

Udskriftsdato: onsdag den 17. juni 2026

2024/1 LSF 131 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift (Opkrævning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter og forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse af vejafgiftsloven m.v.)

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin., j.nr. 2024-2189

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift

(Opkrævning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter og forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse af vejafgiftsloven m.v.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024, foretages følgende ændring:

1. Efter § 120 b indsættes før overskriften før § 121:

»§ 120 c. Sund & Bælt Holding A/S opkræver forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter på transportministerens område i tilfælde, hvor såvel skyldneren som andre, der måtte hæfte for kontrolafgiften, og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet. Sund & Bælt Holding A/S kan med henblik herpå afvise at give motordrevne køretøjer, hvortil der er knyttet endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter, adgang til passage af faste forbindelser (broer og tunneler), der drives af Sund & Bælt Holding A/S.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævningsordningens administration, herunder om oversendelse af sager til opkrævning, opkrævningsperiodens varighed og afregningsprocedurer.

Stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren bestemme, at stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse for opkrævning af endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder for overtrædelse af regler på Transportministeriets område. Fastsættelse af regler efter stk. 2 om opkrævning af endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder sker efter forhandling med justitsministeren.

Stk. 4. Regler fastsat i medfør af stk. 3, 1. pkt., finder ikke anvendelse med hensyn til skyldnere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige.

Stk. 5. Transportministeren kan efter forhandling med vedkommende minister fastsætte regler om, at stk. 1 og regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3 finder tilsvarende anvendelse for opkrævning af endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter på andre ministerområder.«

§ 2

I lov om Sund & Bælt Holding A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 1335 af 26. november 2024, foretages følgende ændringer:

1. I § 16, *stk. 2*, indsættes efter »jf. dog *stk. 3*«: »og regler fastsat i medfør af *stk. 9*«.

2. I § 16 indsættes som *stk. 9*:

»*Stk. 9.* Transportministeren fastsætter regler om gennemførelse af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer.«

3. Efter § 16 indsættes før overskriften før § 17:

»§ 16 a. Sund & Bælt Holding A/S kan afvise at give motordrevne køretøjer adgang til passage af faste forbindelser (broer og tunneler) i tilfælde, hvor der til køretøjet er knyttet forfaldne fordringer

vedrørende manglende betaling for benyttelse af forbindelserne. 1. pkt. finder alene anvendelse, hvis såvel skyldneren som andre, der måtte hæfte for den pågældende fordring, og det motordrevne køretøj, med hvilket passage uden retmæssig betaling er foretaget, er hjemmehørende i udlandet.«

4. I § 17 a, stk. 1, indsættes som 3. pkt.:

»Sund & Bælt Holding A/S kan anvende fast og mobilt vejsideudstyr til overvågning, herunder tv-overvågning og automatisk registrering af nummerplader, når det er nødvendigt for at udøve passagenægtelse efter § 16 a eller færdselslovens § 120 c eller regler udstedt i medfør heraf.«

5. I § 17 a, stk. 2, 1. pkt., ændres »miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen« til: »miljøzoneordningen, vejafgiftsordningen, passagenægtelse efter § 16 a og færdselslovens § 120 c eller regler udstedt i medfør heraf«.

6. I § 17 a, stk. 5, 1. pkt., ændres »miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen« til: »miljøzoneordningen, vejafgiftsordningen, passagenægtelse efter § 16 a og færdselslovens § 120 c eller regler udstedt i medfør heraf«.

§ 3

I lov nr. 763 af 13. juni 2023 om vejafgift, som ændret ved § 1 i lov nr. 1489 af 10. december 2024 og § 10 i lov nr. 1694 af 30. december 2024, foretages følgende ændring:

1. I § 16, stk. 1, ændres »der« til: »som«.

§ 4

Loven træder i kraft den 1. juli 2025.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning**
- 2. Lovforslagets hovedpunkter**
 - 2.1. Opkrævning ved passagenægtelse ved Sund & Bælt Holding A/S**
 - 2.1.1. Gældende ret*
 - 2.1.2. Transportministeriets overvejelser*
 - 2.1.3. Den foreslåede ordning*
 - 2.2. Implementering af eurovignetdirektivet i relation til betalingen på vejforbindelsen over Storebælt**
 - 2.2.1. Gældende ret*
 - 2.2.2. Eurovignetdirektivets indhold*
 - 2.2.3. Transportministeriets overvejelser*
 - 2.2.4. Den foreslåede ordning*
 - 2.3. Forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse af vejafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 8, stk. 1 og 5**
 - 2.3.1. Gældende ret*
 - 2.3.2. Transportministeriets overvejelser*
 - 2.3.3. Den foreslåede ordning*
- 3. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven**
- 4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
- 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**
- 6. Administrative konsekvenser for borgerne**
- 7. Klimamæssige konsekvenser**
- 8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**
- 9. Forholdet til EU-retten**
- 10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.**
- 11. Sammenfattende skema**

1. Indledning

Ved lov nr. 763 af 13. juni 2023 om vejafgift er der indført en ny kilometerbaseret vejafgift for lastbiler, der finder anvendelse fra den 1. januar 2025. Sund & Bælt Holding A/S har fået til opgave at opkræve vejafgiften og føre kontrol med vejafgiftsordningens overholdelse på vegne af staten.

Manglende overholdelse af vejafgiftsordningens regler straffes med bøde. Hvis førere og transportvirksomheder får den opfattelse, at konsekvensen af en endelig afgjort bøde udebliver, kan det få stor betydning for efterlevelsen af vejafgiftsordningen. Det er derfor vigtigt, at bøder opkræves effektivt.

Det samme gør sig gældende for andre køretøjsrelaterede kontrolafgifter og bøder.

Det er en særlig udfordring at få opkrævet kontrolafgifter og fuldbyrdet endelige strafferetlige bøder udstedt til udenlandske skyldnere.

Lovforslaget har derfor til formål at sikre en effektiv opkrævning af køretøjsrelaterede kontrolafgifter og bøder ved at give Sund & Bælt Holding A/S mulighed for at nægte udenlandske køretøjer passage af faste forbindelser, hvis der til køretøjet er knyttet endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter og bøder.

Lovforslaget har endvidere til formål at give Sund & Bælt Holding A/S mulighed for i opkrævningsøjemed at udøve passagenægtelse af faste forbindelser for udenlandske køretøjer, der tidligere har benyttet forbindelserne uden retmæssig betaling herfor.

Som nævnt straffes overtrædelse af regler om den nye kilometerbaserede vejafgift med bøde. Det vil være skadeligt for vejafgiftsordningens legitimitet, hvis det kan svare sig økonomisk at unddrage sig vejafgiften. Det vil også have betydning for den forventede klimaeffekt ved ordningen, hvis incitamentet til brug af mindre CO₂-udledende køretøjer ikke er til stede.

Disse forhold taler for, at der af præventive hensyn bør være bedre sammenhæng mellem vejafgiftens størrelse og bøden for ikke at betale vejafgift.

Lovforslaget har derfor til formål at forhøje den vejledende bødestørrelse for overtrædelse af vejafgiftslovens regler.

Betalingen, som opkræves for passage af Storebæltsforbindelsen, er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer (herefter eurovignetdirektivet), og der skal derfor fastsættes regler, der sikrer, at direktivet implementeres korrekt, og dermed at taksterne fastsættes i henhold til direktivets bestemmelser. Lovforslaget har derfor endelig til formål at indføre en bemyndigelsesbestemmelse i Sund & Bælt-loven, der sikrer dette.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Opkrævning ved passagenægtelse ved Sund & Bælt Holding A/S

2.1.1. Gældende ret

Ifølge § 15 e, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1093 af 11. oktober 2024 med senere ændringer (herefter miljøbeskyttelsesloven), varetager Sund & Bælt Holding A/S opgaver vedrørende kontrol af køretøjer i de miljøzoner, som kan etableres efter reglerne i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 f. Det drejer sig om opgaver vedrørende automatisk registrering af nummerplader til brug for håndhævelse overfor afgiftspligtige, der ikke lever op til miljøzonekravene og understøttelse af Miljøstyrelsens sagsbehandling.

Det fremgår af § 6, stk. 1 og 2, i lov nr. 763 af 13. juni 2023 om vejafgift med senere ændringer (herefter vejafgiftsloven), at Sund & Bælt Holding A/S på vegne af staten opkræver vejafgifter efter vejafgiftsloven gennem salg af rutebilletter og ved anvendelse af køretøjsudstyr. Bestemmelserne betyder, at Sund & Bælt Holding A/S fungerer som vejafgiftsopkræver.

Endvidere fremgår det af vejafgiftslovens § 6, stk. 4, at Sund & Bælt Holding A/S fører kontrol med, at reglerne i vejafgiftsloven overholdes, og at kontrollen foretages digitalt (digital håndhævelse).

Det følger af vejafgiftslovens § 18, stk. 2, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 6, stk. 4. Ifølge bekendtgørelse nr. 1379 af 4. december 2024 om ikrafttræden af § 6, stk. 4, i lov om vejafgift er ikrafttrædelsestidspunktet for vejafgiftslovens § 6, stk. 4, den 1. januar 2025.

Sund & Bælt Holding A/S er et dansk, statsejet holdingselskab, som varetager den overordnede styring af aktiviteterne i datterselskaberne.

Lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund & Bælt Holding A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 1335 af 26. november 2024 med senere ændringer (herefter Sund & Bælt-loven), fastlægger Sund & Bælt-koncernens retlige ramme for udøvelse af de aktiviteter, som selskaberne i koncernen er blevet pålagt. Det omfatter bl.a. ejerskabet af koncernens selskaber og regulering af selskabernes aktiviteter, herunder drift og vedligeholdelse af selskabets infrastrukturanlæg og selskabets opgaver i relation til miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen.

Det fremgår af Sund & Bælt-lovens § 1, stk. 5, at Sund & Bælt Holding A/S kan varetage opgaver vedrørende regulering af vejtrafik, som pålægges selskabet ved lov eller i henhold til lov, herunder i relation til vejafgiftsordninger, miljøzoneordninger samt information om disse.

Det følger af bemærkningerne til Sund & Bælt-lovens § 1, stk. 5, jf. Folketingstidende 2019-20 (2. samling), tillæg A, L 170 som fremsat, side 37, at der ved regulering af vejtrafik bl.a. forstås opgaver vedrørende vejafgiftsordninger, miljøzoneordninger eller betalingshåndteringsopgaver i øvrigt, hvor Sund & Bælt Holding A/S' kompetencer kan udnyttes. Bestemmelsen er ikke begrænset hertil, og selskabet vil således kunne varetage andre opgaver i relation til regulering af vejtrafik, hvis en sådan opgave bliver henlagt til selskabet ved lov eller i henhold til lov.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne til Sund & Bælt-lovens § 1, stk. 5, jf. 2019-20 (2. samling), tillæg A, L 170 som fremsat, side 37, at hvis det ved lov eller i henhold til lov besluttes, at Sund & Bælt Holding A/S skal varetage en konkret opgave vedrørende regulering af vejtrafik, skal selskabet varetage denne opgave i overensstemmelse med den lov, hvorefter opgaven bliver henlagt til selskabet, herunder i relation til databeskyttelse og eventuelt udstedelse af administrativt bødeforelæg eller kontrolafgift.

Bestemmelsen i § 1, stk. 5, har således ifølge bemærkningerne ikke selvstændigt indhold i relation til indførelse af f.eks. opkrævningsordninger, men er alene en udvidelse af selskabets retlige ramme, hvorefter selskabet har mulighed for at varetage opgaver vedrørende regulering af vejtrafik, som fastsættes i anden lovgivning, og hvor varetagelsen derigennem delegeres til selskabet.

Endelig følger det af Sund & Bælt-lovens § 1, stk. 5, at Sund & Bælt Holding A/S kan overlade opgaver vedrørende regulering af vejtrafik til selskabets datterselskaber.

Ifølge Sund & Bælt-lovens § 8, stk. 2, kan transportministeren give Sund & Bælt Holding A/S generelle og specielle instrukser for udøvelsen af selskabets virksomhed om spørgsmål af væsentlig betydning.

Sund & Bælt-lovens § 17 a indeholder de databeskyttelsesretlige hjemler, som Sund & Bælt Holding A/S er blevet tildelt til brug for selskabets varetagelse af opgaver i relation til miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen.

Det fremgår af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 1, 1. pkt., at Sund & Bælt Holding A/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver efter reglerne om miljøzoneordningen i miljøbeskyttelsesloven. Ifølge § 17 a, stk. 1, 2. pkt., kan Sund & Bælt Holding A/S i relation til selskabets opgaver efter reglerne om vejafgiftsordningen i vejafgiftsloven anvende fast og mobilt vejsideudstyr til overvågning, herunder tv-overvågning og automatisk registrering af nummerplader, på det afgiftsbelagte vejnet med henblik på at understøtte afgiftsopkrævningen.

Af § 17 a, stk. 2, 1. pkt., fremgår det videre, at Sund & Bælt Holding A/S kan indsamle og behandle personlysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af selskabets opgaver i forbindelse med miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen. Endvidere følger det af § 17 a, stk. 2, 2. pkt., at selskabet under samme betingelser som nævnt i stk. 2, 1. pkt., kan indsamle oplysninger i Køretøjsregisteret, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, og behandle disse.

Endelig kan selskabet efter § 17 a, stk. 5, foretage tv-overvågning af vejarealer og tekniske anlæg i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen og foretage

registrering og opbevaring af billeder. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysninger herom.

Sund & Bælt Holding A/S har således efter gældende ret ikke adgang til at foretage overvågning, herunder tv-overvågning og automatisk registrering af nummerplader, med det formål at varetage opgaver med opkrævning af forfaldne køretøjsrelaterede bøder og afgifter eller med henblik på opkrævning af egne fordringer.

Sund & Bælt Holding A/S har ligeledes ikke efter gældende ret adgang til i opkrævningsøjemed af nægte passage af faste forbindelser for køretøjer, der tidligere har benyttet forbindelserne uden retmæssig betaling herfor.

Gældsstyrelsen står for at inddrive gæld for offentlige myndigheder i Danmark, herunder blandt andet ubetalte kontrolafgifter, jf. § 2, stk. 1, i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovbekendtgørelse nr. 1063 af 26. september 2024 med senere ændringer (herefter gældsinddrivelsesloven). Gældsstyrelsen er således restanceinddrivelsesmyndighed for gæld til det offentlige. Fordringer overdrages til restanceinddrivelsesmyndigheden af fordringshaveren efter reglerne i gældsinddrivelsesloven efter forgæves opkrævning af fordringen.

Reglerne om fuldbyrdelse af strafferetlige bøder følger af lov om fuldbyrdelse af straf m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 201 af 28. februar 2023 med senere ændringer (herefter straffuldbyrdelsesloven) og bekendtgørelse nr. 1250 om opkrævning af visse bøder, offerbidrag, konfiskationsbeløb, sagsomkostninger m.v. samt afgørelse om udståelse af forvandlingsstraf for bøde af 29. november 2019 (herefter bødebekendtgørelsen). Efter straffuldbyrdelseslovens § 91, stk. 1, inddrives bødekrav af restanceinddrivelsesmyndigheden (Gældsstyrelsen) Efter bødebekendtgørelsens § 5, stk. 1, oversender politiet bødekravet til restanceinddrivelsesmyndigheden med henblik på inddrivelse, hvis skyldneren ikke betaler det samlede beløb inden den frist, der er fastsat og meddelt af politiet, eller i forbindelse med en tilladelse om henstand. Det er en forudsætning for oversendelse til restanceinddrivelsesmyndigheden, at politiet forinden skriftligt har anmodet skyldneren om inden 10 dage at indbetale det skyldige beløb eller afdrag, og skyldneren ikke har efterkommet dette, jf. stk. 3. 1, pkt.

De danske myndigheder kan i henhold til en række forskellige regler om fuldbyrdelse af strafferetlige afgørelser anmode bopælslandet om at overtage fuldbyrdelsen af en bøde, der er pålagt en person bosiddende i udlandet, for forhold begået i Danmark. Der henvises herved nærmere til Rådets Rammeafgørelse 2005/214/RIA af 24. februar 2005 om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestrafte, lov om fuldbyrdelse af visse strafferetlige afgørelser i Den Europæiske Union, jf. lovbekendtgørelse nr. 213 af 22. februar 2013 med senere ændringer, Europarådets konvention om straffedommes internationale retsvirkninger, lov om international fuldbyrdelse af straf m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 740 af 18. juli 2005 med senere ændringer og lovbekendtgørelse nr. 555 af 25. maj 2011 om samarbejde med Finland, Island, Norge og Sverige angående fuldbyrdelse af straf m.v.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser

Opkrævning og inddrivelse af gæld hos skyldnere, der er hjemmehørende i udlandet, er betydeligt vanskeligere end opkrævning og inddrivelse hos danske skyldnere. Det gælder også i forhold til bøder og kontrolafgifter, som udlændinge under ophold i Danmark er blevet idømt eller pålagt for overtrædelse af danske regler.

I forhold til inddrivelse af kontrolafgifter skyldes det blandt andet, at Gældsstyrelsen i disse tilfælde ikke i samme omfang har mulighed for at gennemføre tvangsinddrivelse via blandt andet mulighed for lønindeholdelse og foretagelse af udlæg.

Opkrævning og fuldbyrdelse af strafferetlige bøder til udlændinge for forhold begået i Danmark, er ligeledes administrativt tungt og betydeligt vanskeligere end opkrævning og inddrivelse hos danske skyldnere.

Det er ikke alene vigtigt for den præventive effekt af bøder og kontrolafgifter på færdselsområdet, at de bagvedliggende regler er underlagt en effektiv kontrol og håndhævelse. Det er tilsvarende vigtigt, at bøder og pålagte kontrolafgifter også kan opkræves effektivt. Hvis det ikke er tilfældet, kan det føre til en oplevelse af, at det er konsekvensfrit at undlade at betale skyldige bøder og afgifter, hvilket kan medføre, at udenlandske førere og transportvirksomheder vil være langt mindre tilbøjelige til at efterleve reglerne under ophold i Danmark.

I forhold til transporterhvervet giver det også anledning til ulige konkurrencevilkår, at udenlandske chauffører og transportvirksomheder i praksis ikke er underlagt de samme opkrævnings- og inddrivelsesmuligheder som danske chauffører og transportvirksomheder.

Særligt i forhold til den nye kilometerbaserede vejafgift, der er indført ved lov nr. 763 af 13. juni 2023 om vejafgift, og som finder anvendelse fra den 1. januar 2025, er en effektiv opkrævning af bøder for manglende betaling af afgiften væsentlig for efterlevelsen af vejafgiftsordningen.

Tilsvarende er der allerede udfordringer med at opkræve de kontrolafgifter, som Færdselsstyrelsen udsteder til udenlandske chauffører for manglende efterlevelse af parkeringsbestemmelserne på de statslige rasteadsler på motorvejsnettet, herunder bestemmelsen om tidsbegrænset parkering på 25 timer for lastbiler. Gældsstyrelsen har desuden begrænsede muligheder for at inddrive overfor skyldnere bosiddende i udlandet.

Transportministeriet finder derfor, at der bør indføres tiltag, der sikrer en mere effektiv opkrævning af udenlandske skyldneres forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter.

Sund & Bælt Holding A/S har i forbindelse med driften af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund og varetagelse af opgaverne med at kontrollere køretøjer i miljøzoner, jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 e, opnået kompetencer og erfaring med at opkræve brugerafgifter og udføre kontroller, herunder ved brug af automatisk nummerpladegenkendelse (herefter ANPG-teknologi), hvor kameraer tager billeder af køretøjet og dets nummerplader.

Sund & Bælt Holding A/S er på den baggrund tillige blevet tildelt opgaven med opkrævning og kontrol med den nye vejafgiftsordning for kilometerbaseret vejafgift, jf. vejafgiftslovens § 6, stk. 4, og §§ 7 og 8. Sund & Bælt Holding A/S vil som led heri også skulle understøtte Færdselsstyrelsens sagsbehandling i forbindelse med udstedelse af administrative bødeforlæg for manglende overholdelse af vejafgiftslovens regler.

Transportministeriet vurderer derfor, at Sund & Bælt Holding A/S' kompetencer og erfaringer med fordel kan benyttes til at understøtte en mere effektiv opkrævning af forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter.

Det er i den forbindelse Transportministeriets vurdering, at det vil være et effektivt opkrævningstiltag at give Sund & Bælt Holding A/S' adgang til at nægte udenlandske køretøjer passage af faste forbindelser, hvis der til køretøjet er registreret endelig afgjorte forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter. Adgang til passage vil i sådanne tilfælde kun skulle gives, hvis den endelig afgjorte forfaldne køretøjsrelaterede bøde eller kontrolafgift betales.

Den oprindelige fordringshaver vil vedblive med at være fordringshaver. Sund & Bælt Holding A/S vil således ikke blive fordringshaver i de pågældende situationer, idet der alene vil være tale om, at Sund & Bælt Holding A/S opkræver den pågældende fordring på fordringshaverens vegne.

Sund & Bælt Holding A/S vil i forbindelse med passagenægtelse skulle give den aktuelle fører de nødvendige oplysninger om, hvordan fordringen kan betales til fordringshaveren. For bøder vedrørende udenlandske skyldnere og køretøjer vil det f.eks. kunne dreje sig om oplysning om relevant betalingside eller IBAN-nummer og SWIFT-adresse. Når den aktuelle fører kan fremvise dokumentation for, at betaling er sket, vil passage igen kunne gives.

Forfaldne fordringer vil således fortsat blive betalt direkte til fordringshaver, hvilket for bøders vedkommende vil sige politiet, jf. straffuldbyrdslovens § 90, stk. 1.

Transportministeriet er opmærksom på, at der vil være tale om et indgribende tiltag, idet de pågældende udenlandske køretøjer vil blive nægtet adgang til at benytte vigtig infrastruktur. Transportministeriet skal dog understrege, at der er tale om bøder, der er idømt ved endelig dom eller endelig vedtaget udenretligt, og kontrolafgifter, hvor en eventuel klagesagsbehandling hos fordringshaver er tilendebragt eller en klagefrist er udløbet, og hvor skyldneren ikke efterfølgende har indbragt sagen for domstolene. Der vil derfor alene kunne blive tale om passagenægtelse i forhold til fordringer, hvor der ikke er tvivl om, at pengene skyldes til staten, og adgangen til at benytte den pågældende infrastruktur vil kunne genetableres ved at betale det skyldige beløb. Tiltaget anses endvidere for generelt nødvendigt for en effektiv opkrævning i forhold til udenlandske køretøjer. Transportministeriet anser derfor tiltaget for proportionalt.

Der vil være tale om et opkrævningstiltag, som den offentlige fordringshaver vil kunne benytte sig af i forlængelse af øvrige opkrævningsforanstaltninger. Inddrivelse af kontrolafgifter vil fortsat ske ved Gældsstyrelsen. Hvis fordringer sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S, vil det således skulle ske forud for overdragelse af fordringen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Der vil derfor ikke blive tale om et sideløbende inddrivelsesforløb. Fordringer, der er sendt til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, vil ikke kunne opkræves af Sund & Bælt Holding A/S efter den foreslåede ordning. Gældsstyrelsen vil fortsat være restanceinddrivelsesmyndighed, og overdragelse af fordringer til inddrivelse hos Gældsstyrelsen vil således fortsat skulle ske efter reglerne i gældsinddrivelsesloven, straffuldbyrdslovens §§ 91-92 og bødebekendtgørelsens § 5.

For øjeblikket vil det være muligt at indføre passagenægtelse på Storebæltsforbindelsen. Passagenægtelse af Storebæltsforbindelsen vil derfor blive virksom for de 20 pct. af den udenlandske godstrafik, som passerer Storebæltsforbindelsen.

Passagenægtelse af faste forbindelser vil endvidere alene være virkningsfuld i forhold til køretøjer, der har gentagen transport til Danmark. Tilbagevendende transport må antages at finde sted indenfor en periode af 6 måneder. Hvis et køretøj, hvortil der er knyttet forfaldne køretøjsrelaterede fordringer, ikke har passeret Storebælt inden for 6 måneder, vil opkrævningen ved Sund & Bælt Holding A/S blive indstillet. Hvis det måtte vise sig hensigtsmæssigt, vil opkrævningsperiodens længde dog kunne tilpasses i medfør af de nærmere regler, som det foreslås, at transportministeren kan fastsætte om ordningens administration.

Udfordringen i forhold til opkrævning gør sig også gældende for de udenlandske førere, der passerer Storebælt uden at retmæssig betaling herfor er foretaget.

Transportministeriet finder derfor, at Sund & Bælt Holding A/S bør gives den samme mulighed for passagenægtelse i forhold til egne fordringer på udenlandske skyldnere, der har benyttet Sund & Bælt Holding A/S' faste forbindelser uden retmæssig betaling.

Det er efter Transportministeriets opfattelse vigtigt, at passagenægtelse ikke må medføre kødannelse, hvorfor der vil blive fastlagt procedurer for passagenægtelse som tilgodeser dette. Ved brug af disse procedurer er det vurderingen, at passagenægtelse i langt størstedelen af tiden vil kunne gennemføres uden at medføre yderligere kødannelse. I perioder med særlig trængsel, hvor yderligere kødannelse ikke vil kunne undgås, for eksempel i forbindelse med ferietrafik og højtider, vil passagenægtelse ikke skulle gennemføres.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås på den baggrund med lovforslaget § 1, nr. 1 (færdselslovens § 120 c, stk. 1), at Sund & Bælt Holding A/S vil skulle opkræve køretøjsrelaterede kontrolafgifter på Transportministeriets område i tilfælde, hvor såvel skyldneren som andre, der måtte hæfte for kontrolafgiften, og det motordrevne køretøj, hvormed overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet. Det foreslås i den forbindelse,

at Sund & Bælt Holding A/S som led heri vil kunne afvise et køretøj fra passage af faste forbindelser, der drives af Sund & Bælt Holding A/S, hvis der til køretøjet er knyttet endeligt afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, til den foreslåede § 120 c, stk. 1, i færdselsloven.

Det foreslås endvidere med lovforslagets § 1, nr. 1 (færdselslovens § 120 c, stk. 2), at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævningsordningens administration, herunder om oversendelse af sager til opkrævning, opkrævningsperiodens varighed og afregningsprocedurer.

Den foreslåede bestemmelse vil blandt andet omfatte parkeringsafgifter for overtrædelse af færdselslovens regler om standsning og parkering. Parkeringskontrolopgaven er i vidt omfang overladt til de kommunale vejmyndigheder og til Færdselsstyrelsen for så vidt angår de statslige veje. De enkelte kommuner og Færdselsstyrelsen vil således i vidt omfang være fordringshaver for så vidt angår forfaldne parkeringsafgifter. Den foreslåede bestemmelse vil give disse myndigheder mulighed for at benytte sig af opkrævningstiltaget ved Sund & Bælt Holding A/S. Der vil dog ikke være en pligt hertil. Anvendelse af den foreslåede opkrævningsordning vil i alle tilfælde forudsætte fastsættelse af nærmere regler herom i medfør af den foreslåede § 120 c, stk. 2, i færdselsloven.

Rigspolitiet er fordringshaver for så vidt angår idømte bøder for strafferetlige forhold. Det gælder også for bøder for overtrædelse af færdselsloven og forskrifter udstedt i medfør heraf.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 1 (færdselslovens § 120 c, stk. 3), at transportministeren efter forhandling med justitsministeren vil kunne bestemme, at Sund & Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse efter den foreslåede § 120 c, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse for endeligt afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder for overtrædelse af regler på Transportministeriets område. Det foreslås i den forbindelse, at fastsættelse af nærmere regler om opkrævningsordningens administration efter stk. 2 i disse tilfælde også skal ske efter forhandling med justitsministeren.

I forhold til de nordiske lande (Finland, Island, Norge og Sverige) er der særligt lette muligheder for inddrivelse af strafferetlige bøder i henhold til lov om samarbejde med Finland, Island, Norge og Sverige angående fuldbyrdelse af straf m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 555 af 25. maj 2011

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 1 (færdselslovens § 120 c, stk. 4), at Sund & Bælt Holding A/S' mulighed for passagenægtelse over faste forbindelser ikke vil skulle finde anvendelse for køretøjsrelaterede bøder, hvis skyldneren er hjemmehørende i Finland, Island, Norge og Sverige.

Køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter vil for en stor dels vedkommende være pålagt for overtrædelse af regler indenfor transportministerens ressortområde, herunder navnlig færdselsloven og forskrifter udstedt i medfør heraf. Der findes dog også køretøjsrelaterede regler på andre ministerområder, hvor manglende overholdelse kan straffes med bøde eller kontrolafgift. Det gør sig blandt andet gældende på skatteministerens og miljøministerens ressortområder.

Som eksempel herpå kan nævnes bøder for manglende betaling af den nye kilometerbaserede vejafgift i vejafgiftsloven, der hører under skatteministerens ressort.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 1 (færdselslovens § 120 c, stk. 5), at transportministeren efter forhandling med vedkommende minister vil kunne fastsætte regler om, at de foreslåede regler i § 120 c, stk. 1, og regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3 skal finde anvendelse for opkrævning af endeligt afgjorte forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter på andre ministerområder. I det omfang, at opkrævning ved Sund & Bælt Holding A/S, herunder passagenægtelse af faste forbindelser, vil skulle finde anvendelse for forfaldne køretøjsrelaterede bøder for overtrædelse af regler på andre ministerområder, vil fastsættelse af sådanne regler – udover vedkommende minister – tillige skulle ske efter forhandling med justitsministeren i medfør af den foreslåede § 120 c, stk. 3.

Den foreslåede mulighed for passagenægtelse tænkes i første omgang implementeret på Storebæltsfor-

bindelsen og vil kunne komme til at omfatte ubetalte parkeringsafgifter for parkeringsforseelser på de statslige motorvejrastepladser.

Det er endvidere hensigten at starte med at benytte hjemlen i den foreslåede § 120 c, stk. 5, jf. stk. 3, til efter forhandling med skatteministeren og justitsministeren at fastsætte regler om, at de foreslåede bestemmelser i § 120 c, stk. 1, og regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3 vil skulle finde anvendelse i forhold til forfaldne bøder for overtrædelse af vejafgiftslovens regler. Sund & Bælt Holding A/S vil hermed kunne varetage opgaver vedrørende opkrævning, herunder nægtelse af passage over Storebæltsforbindelsen, hvis der til et udenlandsk køretøj er knyttet forfaldne bøder for overtrædelse af vejafgiftslovens regler.

I praksis vil der af Sund & Bælt Holding A/S efter modtagelse af sager til opkrævning blive etableret en database over køretøjer, hvortil der er knyttet forfaldne køretøjsrelaterede fordringer, hvorfra der kan genereres en såkaldt spærreliste over relevante køretøjer. Det vil være fordringshaveren, der ved oversendelse af en fordring til opkrævning ved Sund & Bælt Holding A/S skal foretage vurderingen af, om betingelserne for at sætte fordringen på spærrelisten er opfyldt.

Spærrelisten vil skulle indlæses i betalingsanlægget på Storebæltsforbindelsen, således at passagen vil blive blokeret for de pågældende køretøjer. Den aktuelle fører vil herefter få valget mellem at betale de udeståender, der er knyttet til køretøjet, eller at vende om.

Det foreslås endvidere med lovforslagets § 2, nr. 3, at indsætte en ny bestemmelse i Sund & Bælt-loven (foreslåede § 16 a), hvorefter Sund & Bælt Holding A/S vil kunne afvise at give motordrevne køretøjer adgang til passage af faste forbindelser i tilfælde, hvor der til køretøjet er knyttet forfaldne fordringer vedrørende manglende betaling for benyttelse af forbindelserne, hvis såvel skyldneren som andre, der måtte hæfte for de pågældende fordringer, og det motordrevne køretøj, med hvilket passage uden retmæssig betaling er foretaget, er hjemmehørende i udlandet.

Transportministerens instruktionsbeføjelse overfor Sund & Bælt Holding A/S i medfør af den gældende Sund & Bælt-lovs § 8, stk. 2, vil kunne anvendes til at give både generelle og specielle instrukser vedrørende væsentlige spørgsmål til Sund & Bælt Holding A/S i forhold til selskabets varetagelse af den opkrævningsopgave, som foreslås tillagt selskabet i medfør af nærværende lovforslag. Det gælder både i forhold til tilfælde, hvor Sund & Bælt Holding A/S varetager opkrævningsopgaven på statens vegne i medfør af lovforslagets § 1, nr. 1, og i tilfælde, hvor Sund & Bælt Holding A/S opkræver egne fordringer i medfør af lovforslagets § 2, nr. 3.

For at sikre den praktiske implementering af opkrævningsordningen foreslås det med lovforslagets § 2, nr. 4, at ændre Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 1, således at Sund & Bælt Holding A/S' mulighed for at foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen udvides, så selskabet fremover i relation til den foreslåede opkrævningsmulighed af egne fordringer og i relation til selskabets opgaver efter færdselslovens opkrævningsordning vil kunne anvende fast og mobilt vejsideudstyr til overvågning, herunder foretage tv-overvågning og automatisk registrering af nummerplader.

Konkret vil selskabets vejsideudstyr automatisk registrere, om der til køretøjet er knyttet fordringer vedrørende manglende betaling for passage af Storebæltsforbindelsen eller forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter, nummerpladeoplysninger samt andre oplysninger, der måtte være nødvendige for administrationen af opkrævningsordningen. Oplysninger er til brug for selskabets praktiske håndtering af passagenægtelse af faste forbindelser.

Udstyrets placering kan indebære, at føreren og eventuelle passagerer vil kunne ses på oversigtsbilledet af køretøjet. Det er imidlertid ikke formålet med overvågningen at opnå billeder af personer, hvorfor sådanne dele af et billede vil skulle sløres, inden oplysningerne eventuelt gøres tilgængelige for andre. Det bemærkes endvidere, at det ikke indgår som en del af den foreslåede ordning, at der anvendes vejsideudstyr, som giver mulighed for brug af ansigtsgenkendelse.

Den foreslåede ændring af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 1, vil udgøre en undtagelse til § 1, stk. 1, i lov om tv-overvågning, jf. lovbekendtgørelse nr. 182 af 24. februar 2023 (herefter tv-overvågningsloven), hvorefter private ikke må foretage tv-overvågning af gade, vej, plads eller lignende område, som benyttes til almindelig færdsel. Den foreslåede ændring af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 1, vil således medføre, at Sund & Bælt Holding A/S vil kunne foretage tv-overvågning af gader og veje, som benyttes til almindelig færdsel, med henblik på at varetage opgaver i relation til opkrævning af egne fordringer og i relation til færdselslovens foreslåede opkrævningsordning. Tv-overvågningen skal i øvrigt foretages i overensstemmelse med reglerne i tv-overvågningsloven.

Med lovforslagets § 2, nr. 5, foreslås det endvidere at udvide Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 2, således at Sund & Bælt Holding A/S vil kunne indsamle og behandle personoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af selskabets opkrævning af egne fordringer og af hensyn til opgaver i forhold til færdselslovens opkrævningsordning.

Endelig foreslås det med lovforslagets § 2, nr. 6, at udvide Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 5, således at selskabet kan foretage tv-overvågning af vejarealer og tekniske anlæg i forbindelse med selskabets opkrævning af egne fordringer og i forbindelse med opgaver vedrørende færdselslovens opkrævningsordning.

Forslaget, om at Sund & Bælt Holding A/S kan foretage tv-overvågning af det tekniske udstyr, skal ses i sammenhæng med, at selskabets vejsideudstyr er meget bekosteligt, hvorfor det vurderes hensigtsmæssigt, at selskabet kan tv-overvåge udstyret. Forslaget har således først og fremmest til hensigt præventivt at medvirke til at undgå hærværk, tyveri eller lignende af udstyret, men tv-overvågningen kan også være en hjælp til politiets efterforskning, hvis udstyret måtte blive udsat for hærværk, tyveri eller lignende.

Den foreslåede ændring af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 5, vil ligesom den foreslåede ændring af § 17 a, stk. 1, udgøre en undtagelse til tv-overvågningslovens § 1, stk. 1, hvorefter private ikke må foretage tv-overvågning af gade, vej, plads eller lignende område, som benyttes til almindelig færdsel.

Det bemærkes, at i det omfang Sund & Bælt Holding A/S i medfør af de foreslåede ændringer af Sund & Bælt-lovens § 17 a, jf. lovforslagets § 2, nr. 4-6, vil skulle indsamle, behandle og videregive personoplysninger, som er nødvendige for at varetage opgaverne, vil disse oplysninger skulle håndteres og behandles i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningen, herunder i forhold til selskabets rolle som selvstændig dataansvarlig, jf. nærmere herom i pkt. 3.

2.2. Implementering af eurovignetdirektivet i relation til betalingen på vejforbindelsen over Storebælt

2.2.1. Gældende ret

Det følger af Sund & Bælt-lovens § 16, stk. 2, at transportministeren fastsætter niveauet for betalingen og principperne for regulering af denne for benyttelse af motorvejsforbindelsen over Storebælt. Det følger derudover af § 16, stk. 3, at A/S Storebæltsforbindelsen kan ændre gældende generelle rabatordninger og indføre nye rabatordninger, i det omfang dette ikke påvirker betalingsniveauet væsentligt.

Bestemmelsen i stk. 2 betyder, at taksterne for betaling af passage af Storebæltsforbindelsen fastsættes administrativt af transportministeren, mens bestemmelsen i stk. 3 betyder, at A/S Storebæltsforbindelsen kan supplere transportministerens takstfastsættelse ved indførelse af rabatordninger. I praksis har transportministeren og A/S Storebæltsforbindelsen fastsat taksterne og rabatterne på en sådan måde, at de ikke har været i strid med eurovignetdirektivet.

2.2.2. Eurovignetdirektivets indhold

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet) fastlægger regler for opkrævning af vejafgifter. I 2022 undergik direktivet en større revision ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar

2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Herefter har direktivet i højere grad end tidligere fokus på at sikre, at der ved fastlæggelse af vejafgifter tages højde for, i hvor høj grad det enkelte køretøj bidrager til forurening, herunder i forhold til luftforurening, støj og klimaændringer. Samtidig medførte ændringsdirektivet, at alle køretøjstyper fremover er omfattet af direktivets anvendelsesområde, hvorimod det tidligere alene var gældende for vejafgifter for tunge godskøretøjer.

I det følgende gennemgås relevante bestemmelser, som fremgår af direktivets artikel 7-7j, i forhold til betalingen for brug af vejforbindelsen over Storebælt. Det vil blive undersøgt nærmere, i hvilket omfang og hvordan de skal implementeres i relation til betalingen for vejforbindelsen over Storebælt. Det betyder ikke, at alle direktivets bestemmelser, som oplistet nedenfor, medtages i bekendtgørelsen. I nødvendigt omfang vil Transportministeriet inddrage Europa-Kommissionen i vurderingen.

Det følger af artikel 7, stk. 1, at medlemsstaterne kan opretholde eller indføre vejafgifter eller brugsafgifter på det transeuropæiske vejnet eller på visse afsnit af dette net. Det betyder, at A/S Storebæltsforbindelsen fortsat må opkræve betaling for at benytte motorvejsforbindelsen over Storebælt.

Ifølge artikel 7, stk. 3, kan afgifter for benyttelse af vejinfrastruktur indføres eller opretholdes for de forskellige køretøjstyper uafhængigt af hinanden, men hvis der opkræves betaling af personbiler, skal der også opkræves betaling af køretøjer beregnet til godstransport, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 tons. På Storebæltsforbindelsen opkræves betaling af alle køretøjstyper for at benytte motorvejsforbindelsen over Storebælt.

Det følger af artikel 7, stk. 5, at vejafgifter og brugsafgifter opkræves uden direkte eller indirekte forskelsbehandling vedrørende trafikantens nationalitet, den medlemsstat eller det tredjeland, hvori transportvirksomheden er etableret, den medlemsstat eller det tredjeland, hvori køretøjet er registreret, eller transportens afsendelses- eller bestemmelsessted. Det opfyldes på motorvejsforbindelsen over Storebælt, idet det bemærkes, at den grønne rabat til erhvervskøretøjer på 13 pct. alene ydes til erhvervskøretøjer, der som minimum opfylder EURO VI-standarden eller er fossilfri, og som kan dokumentere opfyldelsen heraf. Køretøjer fra lande, hvor der ikke er adgang til direkte opslag i de pågældende landes motorkøretøjsregistre, pålægges dog et administrativt gebyr grundet behov for manuelt opslag i motorkøretøjsregistret, så der kan opretholdes den nødvendige kontrol af overholdelsen af vilkåret for opnåelse af rabatten.

Udover at give medlemsstaterne mulighed for, og i visse tilfælde forpligte dem til, at differentiere vejafgifterne efter de i direktivet fastlagte principper, giver direktivet også mulighed for, at medlemsstaterne under visse betingelser kan indføre rabatter eller nedsættelser i infrastrukturafgiften, som dog maksimalt må udgøre 13 pct. af den infrastrukturafgift, der betales af tilsvarende køretøjer, som ikke er berettigede til rabat eller nedsættelser. Sådanne rabatter eller nedsættelser adskiller sig fra direktivets bestemmelser om afgiftsdifferentiering, idet de ikke er begrundet i de objektive kriterier, som direktivet ellers har fastlagt kan eller skal føre til en højere eller lavere vejafgift, f.eks. køretøjets miljøklasse. Direktivets bestemmelser om, at medlemsstaterne under visse betingelser kan indføre rabatter eller nedsættelser fulgte allerede af direktivet før ændringen i 2022, men som noget nyt omfatter kravet om maksimalt 13 pct. rabat alle køretøjstyper – og ikke blot tunge godskøretøjer – i kraft af, at direktivets anvendelsesområde er blevet udvidet.

Med den seneste ændring af eurovignetdirektivet er der givet medlemsstaterne flere muligheder for yderligere regulering af vejafgifter med en række nye frivillige og obligatoriske bestemmelser, herunder f.eks. CO₂-differentiering af vejafgifter.

Der kan ifølge artikel 7, stk. 9, indføres reducerede vejafgifter eller undtagelser fra forpligtelsen til at betale vejafgift for køretøjer, der anvendes eller ejes af personer med handicap, og for nulemissionskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er på op til 4,25 tons. A/S Storebæltsforbindelsen tilbyder en handicapaftale.

Det følger af artikel 7g, stk. 2, at for så vidt angår tunge køretøjer, differentierer medlemsstaterne infrastruktureafgiften efter EURO-emissionsklasse på en sådan måde, at ingen infrastruktureafgift er mere end 100 pct. højere end den samme afgift for et tilsvarende køretøj, der opfylder de strengeste EURO-emissionsstandarder.

Det følger af artikel 7h, stk. 1, punkt a, at senest seks måneder inden gennemførelsen af en ny eller væsentligt ændret infrastruktureafgiftsordning, skal Europa-Kommissionen orienteres om de enhedsværdier og andre parametre, der anvendes ved beregning af de forskellige infrastrukturomkostningselementer, hvilke køretøjstyper der er omfattet, og hvor stor en procentdel af omkostningerne der søges dækket, samt, hvor det er relevant, klare oplysninger om det elektroniske vejafgiftssystemets vigtigste karakteristika, herunder om interoperabilitet.

Det følger af artikel 7i, stk. 2, at medlemsstaterne kan indføre rabatter eller nedsættelser i infrastruktureafgiften under forudsætning af, at den deraf følgende afgiftsstruktur er forholdsmæssigt afpasset, offentliggjort og tilgængelig for brugerne på lige vilkår og ikke medfører, at andre brugere pålægges yderligere omkostninger i form af højere vejafgifter, sådanne rabatter eller nedsættelser afspejler faktiske besparelser i administrationsomkostninger ved behandling af hyppige brugere i forhold til behandling af lejlighedsvis brugere, og nedsættelserne er på højst 13 pct. af den infrastruktureafgift, der betales af tilsvarende køretøjer, som ikke er berettigede til rabat eller nedsættelse.

Storebæltsforbindelsens rabat for brug af automatisk betalingsløsning er fastsat i overensstemmelse hermed.

Det fremgår af artikel 7j, stk. 1, at infrastruktureafgifterne pålægges og opkræves, og betalingen af dem kontrolleres, på en sådan måde, at den glidende trafikafvikling hindres mindst muligt. Der skal være mulighed for betaling døgnet rundt, i det mindste elektronisk, med anvendelse af normale betalingsmidler. Der er på Storebæltsforbindelsen etableret et betalingsanlæg, der opfylder disse betingelser.

Det fremgår af artikel 7j, stk. 2, at ordningerne for opkrævning af infrastruktureafgifter ikke uberettiget må stille lejlighedsvis brugere ringere, hverken finansielt eller på anden måde. A/S Storebæltsforbindelsen tilbyder automatisk betaling via de udstedere som selskabet har indgået en aftale med og som bilister fra alle nationaliteter kan erhverve og benytte.

Det følger af artikel 7j, stk. 2a, 1. afsnit, at hvis en fører eller, hvor det er relevant, transportvirksomheden eller udbyderen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) ikke kan dokumentere køretøjets emissionsklasse med henblik på artikel 7g, stk. 2, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter eller brugsafgifter.

Sund & Bælt Holding A/S har i overensstemmelse med artikel 7g, stk. 2 og artikel 7j, stk. 2a, 1. afsnit, indført en ”grøn rabat” som betyder, at de køretøjer, som minimum er EURO-emissionsklasse VI eller er fossilfri køretøjer, og som har dokumenteret køretøjets emissionsklasse over for selskabet, betaler en lavere takst end de øvrige køretøjer for passage af Storebæltsforbindelsen.

Det skal bemærkes, at en række af direktivets obligatoriske bestemmelser indeholder konkrete undtagelsesmuligheder, f.eks. hvis tekniske begrænsninger forhindrer gennemførelsen af en ellers obligatorisk takstdifferentiering.

Derudover indeholder direktivet en del bestemmelser, som ikke er relevante for takstfastsættelsen på Storebæltsforbindelsen, f.eks. regler for indførelse af trængselsafgifter, ligesom direktivet indeholder en række frivillige bestemmelser for, hvordan vejafgifterne kan differentieres med forskellige formål.

2.2.3. Transportministeriets overvejelser

Eurovignetdirektivet indeholder en lang række bestemmelser, der regulerer, efter hvilke principper vejafgifter kan fastsættes og opkræves. Der henvises til gennemgangen af de relevante bestemmelser i pkt. 2.2.1. Det tilkommer medlemsstaterne selv at træffe beslutning om indførelse af vejafgifter på

deres område, men hvis en medlemsstat vælger at indføre og opkræve vejafgifter, skal dette ske efter de regler, der er fastsat i eurovignetdirektivet. Formålet med dette er at sikre, at der ikke ved pålæg af vejafgifter finder direkte eller indirekte forskelsbehandling sted, der fører til konkurrenceforvridning mellem transportvirksomheder.

Dele af eurovignetdirektivet er allerede implementeret i dansk ret ved indførelsen af en kilometerbaseret vejafgift for lastbiltrafik, der er CO₂-differentieret efter lastbilernes udledning. Denne implementering omfatter imidlertid ikke de vejafgifter, der opkræves for passage af Storebæltsforbindelsen, idet Storebæltsforbindelsen har sit eget økonomiske kredsløb og dermed ikke er omfattet af den generelle vejafgiftsordning. Der skal derfor også fastsættes regler, som implementerer direktivet, for så vidt angår de vejafgifter, der opkræves for passage af Storebæltsforbindelsen.

Eurovignetdirektivet indeholder en række frivillige og obligatoriske bestemmelser, der regulerer, efter hvilke principper vejafgifter kan fastsættes og opkræves. Eurovignetdirektivet har ikke tidligere været implementeret, for så vidt angår betalingen for vejforbindelsen over Storebælt, men reglerne er i praksis blevet fulgt, når transportministeren administrativt har fastsat taksterne.

Det skal bemærkes, at taksterne på Storebæltsforbindelsen er undtaget fra direktivets bestemmelser om, at den maksimale infrastrukturafgift for tunge køretøjer skal beregnes ved en metode, der er baseret på de beregningsprincipper, der er fastlagt i direktivet, da betalingen for at benytte motorvejsforbindelsen over Storebælt blev besluttet før den 10. juni 2008, jf. artikel 7 e, stk. 3. Storebæltsforbindelsen åbnede den 14. juni 1998.

Der er i dag ikke fastsat regler, som muliggør administrativ implementering af eurovignetdirektivet i relation til taksterne på vejforbindelsen over Storebælt.

Eurovignetdirektivet er i praksis blevet fulgt af transportministeren og A/S Storebæltsforbindelsen i forbindelse med takstfastsættelsen og indførelse og ændring af rabatordninger på Storebæltsforbindelsen. Tidligere fandt eurovignetdirektivet alene anvendelse for tunge godskøretøjer, men ved en større revision af direktivet i 2022 blev direktivets anvendelsesområde udvidet til at omfatte alle køretøjstyper. Transportministeriet vurderer derfor, at direktivet bør implementeres i dansk ret, for så vidt angår betalingen for at benytte vejforbindelsen over Storebælt. Det skal for det første sikre korrekt implementering af eurovignetdirektivet og for det andet tydeliggøre, at direktivets bestemmelser iagttages ved takstfastsættelse samt indførelse og ændring af rabatordninger.

Lovforslaget skal etablere grundlaget for, at direktivet kan blive korrekt implementeret i dansk ret i relation til Storebæltsforbindelsen via en bekendtgørelse. Det foreslås således, at transportministeren bemyndiges til at implementere eurovignetdirektivet ved udstedelse af en bekendtgørelse, da det som udgangspunkt vil kunne lette processen i tilfælde af en eventuel senere ændring af direktivet, som skal implementeres i dansk ret. Som det ligeledes følger af de almindelige bemærkninger ovenfor, vil implementering af eurovignetdirektivet ikke medføre, at der sættes en begrænsning på det generelle betalingsniveau, som transportministeren kan fastsætte. Eurovignetdirektivet vil derimod bl.a. sætte begrænsninger i forhold til, hvor høj rabat der kan ydes for passage af Storebæltsforbindelsen.

Taksterne for passage af vejforbindelsen over Storebælt har først og fremmest til formål at sikre finansieringen af anlæg, drift og vedligeholdelse af samt reinvesteringer i Storebæltsforbindelsen, samt de dertil knyttede finansieringsomkostninger, og skal dermed fastsættes med henblik på at tjene dette formål.

2.2.4. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i Sund & Bælt-lovens § 16 indføres en ny bestemmelse i § 16, stk. 9, hvorefter transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler om implementering af eurovignetdirektivet i relation til taksterne på Storebæltsforbindelsen. I forlængelse af dette forslag foreslås det desuden at ændre den gældende § 16, stk. 2, så det fremgår direkte af national ret, at transportministeren og A/S Storebæltsforbindelsen skal fastsætte henholdsvis taksterne og eventuelle rabatter i henhold til de regler,

som fastsættes af transportministeren ved implementering af eurovignetdirektivet. Forslaget skal for det første sikre, at direktivet bliver korrekt implementeret i dansk ret, samt tydeliggøre efter hvilke principper transportministeren og A/S Storebæltsforbindelsen kan fastlægge henholdsvis taksterne og rabatterne på Storebæltsforbindelsen.

Med den foreslåede ordning ændres der ikke på, at takstfastsættelsen på Storebæltsforbindelsen først og fremmest har til formål at sikre finansieringen af anlæg, drift og vedligeholdelse af, reinvesteringer i Storebæltsforbindelsen, samt finansieringsomkostningerne forbundet hermed, hvilket i øvrigt er i overensstemmelse med eurovignetdirektivet. Eurovignetdirektivet indeholder ikke krav eller begrænsninger, der forhindrer en takstfastsættelse, som sikrer dette formål, eller at staten kan få udbetalt udbytte fra Sund & Bælt Holding A/S. Den foreslåede ordning fastholder således, at det er transportministeren, som fastsætter niveauet for betalingen og principperne for regulering af denne for benyttelse af motorvejsforbindelsen over Storebælt, samt at selskabet kan ændre gældende rabatordninger og indføre nye rabatordninger, i det omfang dette ikke påvirker betalingsniveauet væsentligt.

2.3. Forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse af vejafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 8, stk. 1 og 5

2.3.1. Gældende ret

Ifølge vejafgiftslovens § 16, stk. 1, straffes den, der overtræder § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, med bøde, uanset om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Det følger af vejafgiftslovens § 17, stk. 1, at i sager om overtrædelse af § 16, stk. 1, jf. § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, kan Færdselsstyrelsen i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den afgiftspligtige erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget. Retsplejelovens § 752 finder tilsvarende anvendelse i disse sager.

Vejafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 8, stk. 1, fastlægger en pligt til enten at anvende aktivt køretøjsudstyr, eller at købe rutebillet før kørsel på det afgiftsbelagte vejnet. § 8, stk. 5, indeholder regler om efterfølgende ændring af rute ved brug af forudgående rutebillet.

Af bemærkninger til vejafgiftsloven, jf. Folketingstidende 2022-23 (2. samling), tillæg A, L 74 som fremsat, side 716, følger, at det vejledende bødeniveau er angivet til 4.500 kr. pr. overtrædelse, uanset om der er tale om et gentagelsestilfælde eller ej.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at fastsættelsen af straffen vil bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne bødeniveau vil således kunne fraviges i både op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser

Det er væsentligt, at den kilometerbaserede vejafgiftsordning efterleves. Det må forventes, at afgiftspligtige vil efterleve vejafgiftsordningen, hvis den forventede sandsynlighed for at blive opdaget i ordningens kontrol m.v. i løbet af et år ganget med bødestørrelsen er i størrelsesordenen med den afgift, som en ejer eller registreret bruger skal betale ved at efterleve ordningen. Dermed har bødeniveauet stor indflydelse på efterlevelse af den kilometerbaserede vejafgift.

Med overgangen fra vejbenyttelsesafgiften til den kilometerbaserede vejafgift vil en gennemsnitlig lastbil med et gennemsnitligt kørselsmønster gå fra at betale enten 5.500 kr. eller 9.500 kr. om året i vejbenyttelsesafgiften til i gennemsnit at skulle betale ca. 48.000 kr. årligt i den kilometerbaserede vejafgift. Det svarer til, at ejer eller bruger med et gennemsnitligt kørselsmønster og en gennemsnitlig lastbil skal betale det femdobbelte eller nidobbelte i årlig afgift afhængig af lastbilen. Der er derfor risiko

for, at der er større incitament til at unddrage sig den kilometerbaserede vejafgift, medmindre straffen er på et tilstrækkeligt afskrækkende niveau, således at det ikke kan svare sig at unddrage sig vejafgiften.

Af bemærkningerne til vejafgiftsloven, jf. Folketingstidende 2022-23 (2. samling), tillæg A, L 74 som fremsat, side 710, 716 og 741, følger, at bødeniveauet bør hæves fra 2.500 kr., som er bødestørrelsen for førstegangstilfælde i vejbenyttelsesafgiftsloven, til 4.500 kr. pr. overtrædelse i vejafgiftsloven. Bødeniveauet blev således knap fordoblet i forhold til vejbenyttelsesafgiften.

Det gældende bødeniveau på 4.500 kr. medfører, at en afgiftspligtig skal betale en idømt bøde eller vedtage et bødeforelæg 11 gange i løbet af et år, før det bedre kan svare sig at efterleve vejafgiftsordningen og betale vejafgift i forbindelse med kørsel på det afgiftsbelagte vejnet.

Det vil være skadeligt for vejafgiftsordningens legitimitet, hvis det kan svare sig økonomisk at unddrage sig vejafgiften. Det vil også have betydning for den forventede klimaeffekt ved ordningen, hvis incitamentet til brug af mindre CO₂-udledende køretøjer ikke er til stede.

Det vurderes derfor, at bødeniveauet bør fordobles til 9.000 kr. pr. overtrædelse. Ved et bødeniveau på 9.000 kr. pr. overtrædelse skal enten registreret ejer eller bruger af et afgiftspligtigt køretøj betale en idømt bøde eller vedtage et bødeforelæg seks gange på ét år, før det for en ejer eller registreret bruger med en gennemsnitlig lastbil og et gennemsnitligt kørselsmønster på det afgiftsbelagte vejnet kan svare sig for den pågældende at betale vejafgiften.

Transportministeriet har overvejet, om det vejledende bødeniveau skulle sættes endnu højere, da muligheden for seks overtrædelser på ét år, før det kan svare sig at betale vejafgift, umiddelbart også forekommer som et højt antal overtrædelser.

Det er dog Transportministeriets opfattelse, at bødeniveauet skal være passende i forhold til tilfælde af systematisk snyd, men at bødeniveauet omvendt ikke må blive for højt i forhold til mere enkeltstående fejl og forglemmelser. Et vejledende bødeniveau på 9.000 kr. rummer efter Transportministeriets vurdering en sådan balance.

2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at ”der” i § 16, stk. 1, ændres til ”som”, således at der i § 16, stk. 1, vil stå, at den, som overtræder § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, straffes med bøde, uanset om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

Der er alene tale om en sproglig ændring af lovteksten, som har til formål at give mulighed for i bemærkningerne at ændre de gældende retningslinjer om strafniveauet efter bestemmelsen ved overtrædelser af vejafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 8, stk. 1 eller 5.

Det foreslås, at det vejledende bødeniveau for overtrædelse af vejafgiftslovens § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, hæves fra 4.500 kr. til 9.000 kr. pr. overtrædelse. Dette vurderes at være proportionalt med vejafgiftslovens afgiftsniveau, ligesom det vurderes at kunne sikre en større regelefterlevelse.

Det bemærkes, at der ikke indtræder gentagelsesvirkning ved yderligere overtrædelser. Ligeledes vil den foreslåede ændring af § 16, stk. 1, ikke indebære ændringer af vejafgiftslovens § 17, stk. 4. Der vil således fortsat kun kunne udstedes ét bødeforelæg pr. døgn pr. afgiftspligtigt køretøj.

Bødestørrelsen vil, uanset de ovenfor angivne retningslinjer for bødens fastsættelse, fortsat bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af sagens omstændigheder, og det angivne bødeniveau vil således kunne fraviges i både op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

3. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske

personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (herefter databeskyttelsesforordningen) og lov om supplerende bestemmelser til forordning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger, jf. lovbekendtgørelse nr. 289 af 8. marts 2024 (herefter databeskyttelsesloven) finder anvendelse på enhver behandling af personoplysninger, der helt eller delvis foretages ved hjælp af automatisk databehandling, og på ikke-automatisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register.

Enhver behandling af personoplysninger skal ske i overensstemmelse med de grundlæggende principper i databeskyttelsesforordningens artikel 5. Bestemmelsen fastsætter, at personoplysninger skal behandles lovligt, rimeligt og på en gennemsigtig måde i forhold til den registrerede (»lovlighed, rimelighed og gennemsigtighed«), ligesom personoplysninger skal indsamles til udtrykkeligt angivne og legitime formål og ikke må viderebehandles på en måde, der er uforenelig med disse formål (»formålsbegrænsning«).

Personoplysninger skal også være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles (»dataminimering«). Derudover gælder, at personoplysninger skal være korrekte og om nødvendigt ajourførte, og der skal tages ethvert rimeligt skridt for at sikre, at personoplysninger, der er urigtige i forhold til de formål, hvortil de behandles, straks slettes eller berigtiges (»rigtighed«). Det fastlægges tillige i artikel 5, at personoplysninger skal opbevares på en sådan måde, at det ikke er muligt at identificere de registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil de pågældende personoplysninger behandles (»opbevaringsbegrænsning«).

I databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, fastsættes de generelle betingelser for, hvornår behandling, herunder blandt andet indsamling, sammenstilling og videregivelse, af personoplysninger må finde sted. Af bestemmelsen følger, at behandling kun er lovlig, hvis mindst en af betingelserne i artikel 6, stk. 1, litra a-f er opfyldt.

I artikel 6, stk. 1, litra e, angives det, at behandling af personoplysninger er lovlig, hvis behandling er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse, eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt.

Det følger endvidere af artikel 6, stk. 1, litra f, at behandling af personoplysninger er lovlig, hvis behandling er nødvendig for, at den dataansvarlige eller en tredjemand kan forfølge en legitim interesse, medmindre den registreredes interesser eller grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, der kræver beskyttelse af personoplysninger, går forud herfor, navnlig hvis den registrerede er et barn.

Derudover følger det af artikel 6, stk. 2, at medlemsstaterne kan opretholde eller indføre mere specifikke bestemmelser for at tilpasse anvendelsen af forordningens bestemmelser om behandling med henblik på overholdelse af artikel 6, stk. 1, litra e, ved at fastsætte mere specifikke krav til behandling og andre foranstaltninger for at sikre lovlig og rimelig behandling, herunder for andre specifikke databehandlingssituationer som omhandlet i forordningens kapitel IX (artikel 85-91).

Det følger tillige af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 3, at grundlaget for behandlingen, som er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra e, skal fremgå af EU-retten eller den nationale lovgivning i en medlemsstat, som den dataansvarlige er underlagt.

Det følger af databeskyttelsesforordningens artikel 10, 1. pkt., sidste led, at private alene kan behandle oplysninger om strafbare forhold, hvis behandlingen har hjemmel i EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret, som giver passende garantier for registreredes rettigheder og frihedsrettigheder.

I databeskyttelseslovens § 8 er der fastsat generelle regler om behandling af oplysninger om strafbare forhold. Ifølge § 8, stk. 2, nr. 2, kan den offentlige forvaltning videregive oplysninger om strafbare forhold, hvis videregivelsen sker til varetagelse af private eller offentlige interesser, der klart overstiger hensynet til de interesser, der begrunder hemmeligholdelse, herunder hensynet til den, oplysningen angår. I medfør af § 8, stk. 2, nr. 4, kan den offentlige forvaltning endvidere videregive oplysninger

om strafbare forhold, hvis videregivelsen er nødvendig for udførelsen af en persons eller virksomheds opgaver for det offentlige.

Databeskyttelsesloven indeholder i § 8, stk. 3 og 4, generelle regler om, hvornår private må behandle og videregive oplysninger om strafbare forhold. Det følger af databeskyttelseslovens § 8, stk. 3, 2. pkt., at private blandt andet må behandle oplysninger om strafbare forhold, hvis det er nødvendigt til varetagelse af en berettiget interesse, og denne interesse klart overstiger hensynet til den registrerede. Det følger videre af databeskyttelseslovens § 8, stk. 4, at private blandt andet kan videregive oplysninger om strafbare forhold, når det sker til varetagelse af offentlige eller private interesser, herunder hensynet til den pågældende selv, der klart overstiger hensynet til de interesser, der begrunder hemmeligholdelse. De snævre betingelser i databeskyttelseslovens § 8, stk. 3 og 4, for, hvornår private kan behandle oplysninger om strafbare forhold, anses for at give passende garantier for registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Der henvises til Justitsministeriets betænkning nr. 1565 om Databeskyttelsesforordningen, s. 243-248.

Efter databeskyttelsesforordningens artikel 13, er den dataansvarlige, i de situationer, hvor personoplysninger indsamles hos den registrerede selv, forpligtet til af egen drift at meddele den registrerede en række nærmere definerede oplysninger. I de situationer, hvor personoplysninger derimod ikke er indsamlet hos den registrerede, følger oplysningspligten af artikel 14.

Oplysningspligten i artikel 13 og 14 indebærer, at den dataansvarlige blandt andet skal give oplysninger om identitet på og kontaktoplysninger for den dataansvarlige, formålene med den behandling, som personoplysningerne skal bruges til, retsgrundlaget for behandlingen og eventuelle modtagere af personoplysningerne.

Sund & Bælt Holding A/S behandler allerede oplysninger om skyldnere og køretøjer, der har benyttet Storebæltsforbindelsen uden retmæssig betaling herfor, med det formål at få opkrævet og inddrevet fordringerne. Grundlaget herfor er databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra f.

De foreslåede ændringer af Sund & Bælt-lovens § 17 a, jf. lovforslagets § 2, nr. 4-6, skal sikre, at Sund & Bælt Holding A/S vil kunne foretage behandling af personoplysninger til brug for selskabets opgavevaretagelse i relation til færdselslovens opkrævningsordning, som foreslået med lovforslagets § 1, nr. 1. Det vil skulle ske ved automatisk registrering af nummerpladeoplysninger, behandling af oplysninger om registreringsdata om køretøj og ejeroplysninger (navn, eventuelt firmaoplysninger og adresse), beløbsstørrelse på forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter, hvilke regler bøderne og kontrolafgifterne er udstedt for overtrædelse af, oplysninger til brug for betaling af fordringer (herunder IBAN-nummer og SWIFT-adresse) samt billeder af køretøjer, som også vil kunne omfatte billeder af fører og eventuelt passagerer.

De foreslåede ændringer af Sund & Bælt-lovens § 17 a, jf. lovforslagets § 2, nr. 4-6, skal endvidere sikre, at Sund & Bælt Holding A/S vil kunne indsamle og behandle billedmateriale for at understøtte den adgang til passagenægtelse af selskabets faste forbindelser, som det foreslås at give selskabet med hensyn til selskabets egne fordringer vedrørende manglende betaling for benyttelse af de faste forbindelser, jf. lovforslagets § 2, nr. 3 (foreslåede § 16 a, i Sund & Bælt-loven).

Der vil derfor være tale om tv-overvågning. Som nævnt i pkt. 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger er det ikke formålet med overvågningen at opnå billeder af personer, hvorfor sådanne dele af et billede vil blive sløret, inden de eventuel gøres tilgængelige for andre.

I forhold til Sund & Bælt Holding A/S' opkrævning af forfaldne fordringer på statens vegne, vil de foreslåede ændringer af Sund & Bælt-lovens § 17 a, jf. lovforslagets § 2, nr. 4 og 5, indebære, at der vil kunne behandles oplysninger om strafbare forhold i kraft af muligheden for at behandle personhenførbare oplysninger om beløbsstørrelse på forfaldne køretøjsrelaterede bøder, og hvilke regler bøderne er idømt for overtrædelse af.

Endelig vil Sund & Bælt Holding A/S få mulighed for at foretage tv-overvågning af selskabets vejsideudstyr.

Sund & Bælt Holding A/S pålægges med lovforslagets § 1, nr. 1 (den foreslåede § 120 c i færdselsloven), at varetage opgaver vedrørende opkrævning af forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter. En forudsætning for en effektiv varetagelse af disse opgaver er, at Sund & Bælt Holding A/S får adgang til at behandle personoplysninger. Dermed vil behandlingen være nødvendig for udførelse af en opgave i samfundets interesse, som selskabet er pålagt ved lov. Grundlaget for Sund & Bælt Holding A/S' behandling af personoplysninger som følge af lovforslagets § 2, nr. 4-6, (de foreslåede ændringer af Sund & Bælt-lovens § 17 a) vurderes derfor at være databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e. Det vurderes, at de foreslåede ændringer står i rimeligt forhold til de legitime mål, der forfølges med færdselslovens foreslåede opkrævningsordning.

For så vidt angår behandlingen af oplysninger om strafbare forhold vurderes dette endvidere at kunne ske inden for rammerne af databeskyttelseslovens § 8, stk. 3, idet Sund & Bælt Holding A/S med lovforslagets § 1, nr. 1 (den foreslåede § 120 c i færdselsloven), foreslås pålagt at varetage opgaver vedrørende færdselslovens foreslåede opkrævningsordning, og behandlingen af oplysningerne er nødvendig for varetagelse af opgaverne. Behandlingen vurderes således at være nødvendig til varetagelse af en berettiget interesse, og denne interesse vurderes klart at overstige hensynet til den registrerede.

Den spærrelist, der indlæses i Sund & Bælt Holdings A/S' betalingsanlæg, anvendes alene internt af selskabet til brug for udøvelse af passagenægtelsen. Oplysninger på spærrelisten videregives således ikke til andre med det formål at advare andre mod indgåelse af forretningsforbindelser m.v. Der er således ikke tale om en spærreliste af den karakter, der kræver Datatilsynets forudgående tilladelse i medfør af databeskyttelseslovens § 26, stk. 1, nr. 1.

Rigspolitiets, og andre fordringshavere indenfor den offentlige forvaltning, videregivelse af oplysninger til Sund & Bælt Holding A/S, herunder oplysninger om strafbare forhold, vurderes i kraft af lovforslagets § 1, nr. 1, og § 2, nr. 4 og 5, at kunne ske inden for rammerne af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e, databeskyttelseslovens § 8, stk. 2, nr. 2 og 4, og § 9 i lov nr. 410 af 27. april 2017 om retshåndhævende myndigheders behandling af personoplysninger med senere ændringer (retshåndhævelsesloven).

Sund & Bælt Holding A/S foreslås at få mulighed for at foretage tv-overvågning, herunder tv-overvågning af vejsideudstyret. Formålet hermed er at kunne varetage opgaver vedrørende færdselslovens foreslåede opkrævningsordning og at sikre det tekniske udstyr mod hærværk og tyveri samt i tilfælde af hærværk og tyveri at kunne videregive optagelserne til politiet.

Behandlingen af personoplysninger i forbindelse med tv-overvågningen vil være begrænset til det absolut nødvendige i forhold til de saglige kriminalitetsforebyggende formål, der søges opfyldt. Fristerne for sletning af tv-overvågningsbillederne vil være korte, og optagelserne fra overvågningen af vejsideudstyret vil alene blive anvendt til kriminalitetsforebyggende formål og efterforskningshensyn. For nærmere om de foreslåede ændringer af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 5, herunder slettefrister, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 6.

I tilknytning til ovenstående skal det bemærkes, at det ikke indgår som en del af den foreslåede ordning, at der anvendes udstyr, som giver mulighed for brug af ansigtsgenkendelse.

Behandlingsgrundlaget for denne overvågning vurderes at være databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e.

Med lovforslaget foreslås fastsat specifikke krav til behandlingen af personoplysninger. Det følger således af lovforslaget, hvilke personoplysninger selskabet vil kunne behandle, og hvorledes de vil skulle indsamles. Det foreslås endvidere udtrykkeligt fastsat, at behandlingen af personoplysninger alene vil

kunne ske i det omfang, det er nødvendigt i relation til selskabets opgaver i forbindelse med færdselslovens foreslåede opkrævningsordning.

I lovforslaget er der endvidere angivet principper for slettefrister af oplysningerne. For nærmere om slettefrister henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 5. Selskabet vil desuden skulle sikre, at oplysningerne korrigeres ved fejl, samt at oplysninger behandles fortroligt og opbevares på en sikker måde.

Det vurderes på den baggrund, at de foreslåede ændringer af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 1, 2 og 5, udgør et supplerende retsgrundlag, og at de ligger inden for rammerne af databeskyttelsesforordningens artikel 6. Det vurderes ligeledes, at de foreslåede ændringer ligger inden for rammen af databeskyttelsesforordningens artikel 5, herunder kravet om dataminimering.

Sund & Bælt Holding A/S vil som følge af de foreslåede ændringer af Sund & Bælt-lovens § 17 a og den foreslåede § 120 c i færdselsloven skulle tilrettelægge en proces, som skal sikre, at regler i databeskyttelsesforordningens artikel 13 og 14 om oplysningspligt overholdes.

Sund & Bælt Holding A/S vil være selvstændig dataansvarlig for de indsamlede oplysninger, og behandlingen af personoplysninger som led i lovforslagets § 2, nr. 4-6, vil i det hele skulle ske i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen, databeskyttelsesloven og tv-overvågningsloven.

Sund & Bælt Holding A/S vil, i nødvendigt omfang, til brug for løsning af opgaver i relation til opkrævning af egne fordringer og i relation til færdselslovens foreslåede opkrævningsordning kunne overlade oplysninger til relevante underleverandører.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det er forventningen, at den foreslåede forhøjelse af det vejledende bødeniveau for overtrædelse af vejafgiftslovens regler og muligheden for at nægte udenlandske køretøjer passage over Storebæltsforbindelsen vil have præventiv effekt på overtrædelser af vejafgiftsloven. Lovforslaget forventes på den baggrund at ville medføre en reduktion i sagsmængden hos politiet, anklagemyndigheden og domstolene.

Den foreslåede opkrævningsordning for forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift vil kunne medføre øget administration hos politiet, afhængig af den nærmere udformning af de regler, der vil skulle udstedes i medfør af de foreslåede bestemmelser i færdselslovens § 120 c, stk. 2, jf. stk. 3, 2.pkt. og stk. 5.

Samlet set vurderes lovforslaget ikke at ville medføre omkostninger, der ikke kan afholdes indenfor politiets eksisterende bevillingsmæssige ramme.

Lovforslaget forventes at understøtte opkrævning af provenuet fra vejafgiftsordningen på ca. 1,5-2 mia. kr. årligt til staten (efter adfærd og tilbageløb), ligesom lovforslaget vil kunne understøtte opkrævning af ubetalte forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter på andre områder.

Den foreslåede opkrævningsordning for forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift forventes at medføre IT-mæssige implementeringskonsekvenser for Sund & Bælt Holding A/S på ca. 2,3 mio. kr. i 2025. Udgifterne afholdes inden for Sund & Bælt Holding A/S' eksisterende driftsbevilling, ligesom løbende driftsomkostninger til IT-systemet ligeledes vil afholdes indenfor den eksisterende bevillingsmæssige ramme.

I det omfang der i medfør af den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 120 c, stk. 5, fastsættes regler om, at opkrævningsordningen ved faste forbindelser via Sund & Bælt Holding A/S, udover bøder for overtrædelser af vejafgiftsordningen, skal finde anvendelse på andre ressortområder end Transportministeriets, vil de økonomiske omkostninger hermed skulle kvantificeres nærmere for hvert område.

Den foreslåede opkrævningsordning ved Sund & Bælt Holding A/S af forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter indebærer ikke en pligt for offentlige fordringshavere til at benytte sig af ordningen. Kommunale fordringshavere, som for eksempel kommunale vejmyndigheder, der har overtaget

kontrollen med færdselslovens regler om standsning- og parkering, vil således ikke være forpligtet til at benytte sig af ordningen. Det er endvidere ikke tanken, at den foreslåede ordning for nuværende skal implementeres for kommunalt udstedte parkeringsafgifter eller i øvrigt på andre kommunale eller regionale områder.

I det omfang, at der på et tidspunkt i medfør af den foreslåede § 120 c, stk. 2 eller stk. 5, i færdselsloven, måtte blive fastsat regler om, at opkrævningsordningen ved faste forbindelser via Sund & Bælt Holding A/S skal benyttes for kommunalt udstedte parkeringsafgifter eller andre kommunalt eller regionalt udstedte køretøjsrelaterede kontrolafgifter, vil de økonomiske omkostninger hermed skulle kvantificeres nærmere for hvert område.

Implementeringen af eurovignetdirektivet forventes ikke at medføre økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige, da direktivet i praksis er blevet fulgt af transportministeren og A/S Storebæltsforbindelsen i forbindelse med takstfastsættelsen og indførelse og ændring af rabatordninger på Storebæltsforbindelsen. Såfremt enten frivillige eller obligatoriske bestemmelser ved implementeringen af eurovignetdirektivet skulle vise sig at få økonomiske eller implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige, vil dette skulle kvantificeres nærmere i forhold til den enkelte bestemmelse, hvor Transportministeriet i nødvendigt omfang vil inddrage Europa-Kommissionen i vurderingen.

Det er vurderingen, at lovforslaget opfylder principperne for digitaliseringsklar lovgivning. Det vurderes, at lovforslaget iagttager princip 1 om enkle og klare regler. Princip nr. 2 om digital kommunikation vurderes ikke relevant for lovforslaget. Lovforslaget indebærer en kontrolindsats ved, at Sund & Bælt Holding A/S nægter et køretøj passage over Storebælt og andre faste forbindelser på sigt. Betalingen af det skyldige beløb vil kunne foregå digitalt. Princip nr. 3 om muliggørelse af automatisk sagsbehandling vurderes alene til dels at være relevant. Princippet opfyldes ved, at identifikationen af køretøjer, der skal nægtes passage af Storebæltsbroen, vil ske ved kamera og nummerpladegenkendelse, som dermed kan siges at være automatisk sagsbehandling. Princip nr. 4 om ensartede begreber og genbrug vurderes også at være opfyldt, da forslaget om ny § 120 c, i færdselsloven for flere dele anvender samme begreber som færdselslovens § 120, og det samme er tilfældet for ændringerne i Sund & Bælt-loven. Samtidig vil der være mulighed for genbrug af data mellem relevante myndigheder.

Princip nr. 5 om tryk og sikker databehandling er iagttaget. Der henvises herved til pkt. 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Det er vurderingen, at princip nr. 6 om anvendelse af offentlig infrastruktur til dels ikke er relevant for dette lovforslag, da eksisterende systemer ikke vil kunne bruges. Sund & Bælt Holding A/S, som er et selskab, vil dog til brug for opgaverne anvende en samlet digital oversigt over køretøjer med ubetalte forfaldne bøder og afgifter, hvor der anvendes data fra andre offentlige systemer. Det er vurderingen, at lovforslaget tager højde for princip nr. 7 om forebyggelse af snyd og fejl, da der med den foreslåede model er fokus på, at den digitale oversigt opdateres så tidssvarende som muligt, således at et køretøj ikke nægtes passage over faste forbindelser uberettiget.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget forventes ikke at medføre økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ikke administrative konsekvenser for borgerne.

7. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget kan have positive klimamæssige konsekvenser, idet forslaget vil bidrage til at sikre efterlevelse af reglerne om den kilometerbaserede vejafgift. Det forventes, at efterlevelsen af den kilometerbaserede vejafgift kan medføre CO₂-reduktioner fra en reduktion af trafikarbejdet med lastbiler og i mindre grad fra udbredelsen af energieffektive og grønne lastbiler.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget kan have positive miljøkonsekvenser, idet forslaget vil bidrage til at sikre efterlevelse af den kilometerbaserede vejafgift. Det forventes, at efterlevelsen af den kilometerbaserede vejafgift kan reducere trafikarbejdet med lastbiler og dermed blandt andet bidrage til en reduktion af luftforurening.

9. Forholdet til EU-retten

Den foreslåede ordning om passagenægtelse af faste forbindelser vil kun finde anvendelse for fordringer, hvis skyldneren og det køretøj, hvormed forseelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet.

Det bemærkes, at der alene er tale om et opkrævningstiltag for forfaldne bøder og kontrolafgifter, hvorimod de bagvedliggende regler, som bøder og kontrolafgifter kan udstedes for overtrædelse af, er ens for udenlandske og danske personer og køretøjer.

Endvidere har den aktuelle føreres nationale tilhørsforhold ingen betydningen i selve passagenægtelsessituationen. Her vil såvel en dansk som en udenlandsk fører kunne nægtes passage, hvis det benyttede køretøj er hjemmehørende i udlandet, og der til det udenlandske køretøj er knyttet forfaldne fordringer med en udenlandsk skyldner.

Den del af det foreslåede opkrævningstiltag, hvor skyldnerens nationale tilhørsforhold er afgørende, er nødvendig for at skabe lighed mellem udenlandske og danske skyldnere, idet det er betydeligt vanskeligere at opkræve og inddrive forfaldne fordringer hos skyldnere, der er hjemmehørende i udlandet, end hos skyldnere, der er hjemmehørende i Danmark.

Det er Transportministeriets vurdering, at intensiteten ved det foreslåede opkrævningstiltag ikke står i misforhold til de gældende opkrævnings- og inddrivelsestiltag, som danske skyldnere kan mødes med.

Det vurderes på den baggrund, at ordningen ikke er i strid med de EU-retslige regler om den frie udveksling af transporttydelser.

For så vidt angår implementering af eurovignetdirektivet, sikrer lovforslaget, at fastsættelse af takster på Storebæltsforbindelsen sker i overensstemmelse med eurovignetdirektivet. Eurovignetdirektivet har ikke tidligere været implementeret, for så vidt angår betalingen for vejforbindelsen over Storebælt, men reglerne er i praksis blevet fulgt, når transportministeren administrativt har fastsat taksterne.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 1. november 2024 til den 2. december 2024 (31 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F Fælles Fagligt Forbund, Advokatsamfundet, Akademikerne, Aluminium Danmark, AMU Transport Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen KA, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Arbejdstilsynet, Arriva Danmark A/S, ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, AutoBranchen Danmark, Associationen Dansk Biobrændsel (ADB), AUTIG - Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutocamperRådet, BAT, BAT-Kartellet, Bilbranchen, Bilsynsbranchen, Blik- og Rørarbejderforbundet, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder, Brancheforeningen Cirkulær, Brintbranchen, Byggeriforeningen, Business Danmark, Campingbranchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C. A. T.), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), Cevea, COWI, Cyklistforbundet, DAKOFA (Dansk Kompetencecenter for Cirkulær Omstilling), Danmarks Frie Autocampere (DFAC), Danmarks Motor Union (DMU), Danmarks Naturfredningsforening (DN), Danmarks Statistik, Danmarks Tekniske Universitet – Transport, Dansk Agroindustri, Dansk Aktionærforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Ejendomsmægler forening, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv (DE), Dansk Erhvervsfremme (DEF), Dansk Fjernvarme, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Handicap For-

bund, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Methanolforening, Dansk Mobilitet, Dansk Offshore, Dansk PersonTransport, Dansk Solcelleforening, Dansk Standard, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Ungdoms Fællesråd, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Danske Advokater, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Maritime, Danske Motorcyklister, Danske Rederier, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Datatilsynet, DBU, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Det Faglige Hus, DI Transport, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTL - Danske Vognmænd, Dækbranchen Danmark, Eksportrådet, Emballageindustrien, ERFAGruppen Bilsyn, Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), FALCK Danmark A/S, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, FOA, Fodgængerforbundet, Forbrugerrådet, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forhandlingsfællesskabet (SHK og KTO), Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Frie Funktionærer, FSR – Danske revisorer, Friluftsrådet, Fynbus, GAFSAM, GLS Danmark, Green Power Denmark, Grundejeren.dk, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, HK Trafik og Jernbane, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for Menneskerettigheder, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Institut for planlægning – Aalborg Universitet, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITS Danmark, Klimarådet, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstan-satte, Kommunernes Landsforening (KL), Kraka, Kran Blok Erfa, Krifa, Københavns Universitet – Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Kørelærerforeningen, Landbrug & Fødevarer, Landdistrik-ternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen af Menighedsråd, Landsfor-eningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Ledernes Hovedorganisation, Livet med Handicap (LEV), Mellempfolkeligt Samvirke, Midtjyske Jernbaner, Midtjyllands Kørelærerforening, Midttrafik, Molslin-jen A/S, Motorhistorisk Samråd, Mover, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Oxfam IBIS, Politiforbundet, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Samtlige byretter, Samtlige kommuner i Danmark SEGES, Sikre Veje, SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskade-branchen i Danmark, SMVDanmark, SRF Skattefaglig forening, Sydtrafik, Sø- og Handelsretten, Teknisk Landsforbund, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafikselskaberne i Danmark, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Trekantsområdets Brandvæsen, UlykkesPatientForeningen, Vestre Landsret, Østre Landsret, Aalborg Universitet – Sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning, Aarhus Letbane I/S og Ældre Sagen.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreud-gifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og re-gioner	Lovforslaget forventes at under-støtte sikring af provenu fra vejaf-giftsordningen på ca. 1,5-2 mia. kr. årligt til staten (efter adfærd og til-bageløb), ligesom lovforslaget vil kunne understøtte opkrævning af	Årlige omkostninger forbundet med den foreslåede opkrævningsordning for forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift i medfør af lov-forslaget kan afholdes indenfor Sund & Bælt Holding A/S' eksisterende bevilling. Ved beslutning om opkræv-

	ubetalte forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter.	ning på flere typer af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter vil der være yderligere årlige omkostninger, som vil skulle kvantificeres nærmere. Eventuelle omkostninger til øget administration hos politiet forventes at kunne afholdes inden for eksisterende bevillingsmæssige ramme.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget forventes at medføre IT-mæssige implementeringskonsekvenser for staten ved Sund & Bælt Holding A/S på 2,3 mio. kr. for opkrævning af ubetalte bøder for manglende betaling af vejafgift. Ved beslutning om opkrævning på flere typer af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter forventes der yderligere implementeringsomkostninger, som vil skulle kvantificeres nærmere. Eventuelle ændringer i sagsbehandlingsgange samt administration hos politiet forventes at kunne afholdes inden for eksisterende bevillingsmæssige ramme.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Lovforslaget kan have positive klimamæssige konsekvenser, idet forslaget vil bidrage til at sikre efterlevelse af reglerne om den kilometerbaserede vejafgift. Det forventes, at efterlevelsen af den kilometerbaserede vejafgift kan medføre CO ₂ -reduktioner fra en reduktion af trafikarbejdet med lastbiler og i mindre grad fra udbredelsen af energieffektive og grønne lastbiler.	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Lovforslaget kan have positive miljøkonsekvenser, idet forslaget vil bidrage til at sikre efterlevel-	Ingen

	se af den kilometerbaserede vejafgift. Det forventes, at efterlevelsen af den kilometerbaserede vejafgift kan reducere trafikarbejdet med lastbiler og dermed blandt andet bidrage til en reduktion af luftforurening.	
Forholdet til EU-retten	Det er vurderingen, at det ikke er i strid med de EU-retlige regler om den frie udveksling af transportydelse at indføre opkrævningstiltag vedrørende forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter, der er idømt eller udstedt til udenlandske skyldnere. Lovforslaget sikrer, at fastsættelse af takster på Storebæltsforbindelsen sker i overensstemmelse med eurovignetdirektivet, ved implementering af dele af direktivet.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Sund & Bælt Holding A/S har ikke i medfør af gældende regler til opgave at opkræve forfaldne fordringer på statens vegne.

Det foreslås, at der i færdselsloven indsættes en § 120 c, der i *stk. 1*, fastsætter, at Sund & Bælt Holding A/S opkræver forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter på transportministerens område i tilfælde, hvor såvel skyldneren som andre, der måtte hæfte for kontrolafgiften, og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet. Det fremgår endvidere af den foreslåede § 120 c, stk. 1, at Sund & Bælt Holding A/S med henblik herpå kan afvise at give motordrevne køretøjer, hvortil der er knyttet endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter, adgang til passage af faste forbindelser (broer og tunneler), der drives af Sund & Bælt Holding A/S.

Opgaven med at opkræve forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter på Transportministeriets område vil herved blive henlagt til Sund & Bælt Holding A/S ved lov.

Den foreslåede bestemmelse omfatter fordringer vedrørende kontrolafgifter, der er udstedt i medfør af regler på Transportministeriets område. Kontrolafgiften vil således skulle være udstedt i medfør af regler, som Transportministeriet administrerer i henhold til den til enhver tid gældende fordeling af

forretningerne mellem ministrene. Kontrolafgiften skal være pålagt af eller på vegne af en offentlig myndighed.

Der skal endvidere i medfør af den foreslåede bestemmelse være tale om en køretøjsrelateret kontrolafgift. Det vil sige, at de regler, som kontrolafgiften er udstedt for overtrædelse af, vil skulle regulere forhold vedrørende brug af et motordrevet køretøj eller dertil knyttede forhold. At kontrolafgiften skal være køretøjsrelateret skal forstås i bred forstand og vil omfatte kontrolafgifter, der er udstedt for overtrædelse af både trafikale adfærdsregler og regler om tekniske krav til køretøjet. Det vil imidlertid også omfatte overtrædelse af regler af mere administrativ og kontrolmæssig karakter, herunder krav om medbringelse af forskellige dokumenter m.v. under transport. Som eksempel på en kontrolafgift, der i medfør af den foreslåede bestemmelse vil kunne opkræves via passagenægtelse af faste forbindelser, kan nævnes parkeringsafgifter pålagt i medfør af færdselslovens § 121.

Kontrolafgiften skal være endelig afgjort. Det vil sige, at en frist for indsigelser skal være udløbet, ligesom en eventuelt påbegyndt klagesagsbehandling skal være afsluttet. Sagen må ligeledes ikke af skyldneren være indbragt for domstolene.

Har skyldneren indgået en afdragsordning om betaling af en endelig afgjort kontrolafgift og misligholdes denne afdragsordning, vil den ubetalte del af kontrolafgiften også kunne sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S.

Kontrolafgiften skal endvidere være forfalden. Det vil sige, at betalingsfristen for den pågældende fordring skal være udløbet. Det er ikke et krav efter den foreslåede bestemmelse, at der af fordringshaver har været iværksat og afsluttet en rykkerprocedure efter forfaldsdagen, før fordringen vil kunne opkræves via passagenægtelse hos Sund & Bælt Holding A/S. Den fordring, der i medfør af bestemmelsen vil kunne opkræves via passagenægtelse hos Sund & Bælt Holding A/S, vil imidlertid omfatte renter, rykkergebyrer og inkassogebyrer m.v., hvis sådanne måtte være tillagt fordringen efter rentelovens regler.

Den pågældende fordring vil i medfør af den foreslåede bestemmelse alene være under opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S. Inddrivelse af kontrolafgifter vil fortsat ske ved Gældsstyrelsen. Hvis fordringer sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S, vil det således skulle ske forud for overdragelse af fordringen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, ligesom fordringer, der er sendt til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, ikke vil kunne opkræves af Sund & Bælt Holding A/S efter den foreslåede ordning.

Den foreslåede adgang til at opkræve forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter finder kun anvendelse, hvis både den, som er blevet pålagt kontrolafgiften, som andre, der måtte hæfte for afgiften, og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet. Som eksempel på, at andre end føreren kan hæfte for en pålagt kontrolafgift, kan nævnes, at parkeringsafgifter pålagt efter færdselslovens § 121, stk. 1, påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering, men hvis afgiften ikke betales inden en fastsat frist, hæfter tillige ejeren (brugeren) af køretøjet for afgiften, jf. færdselslovens § 121, stk. 4.

En fører, der er pålagt en kontrolafgift, og andre der eventuelt måtte hæfte for afgiften, anses i den foreslåede bestemmelses forstand for hjemmehørende i udlandet, hvis vedkommende ikke har fast bopæl i Danmark. Det motordrevne køretøj anses i bestemmelsens forstand for hjemmehørende i udlandet, hvis køretøjet ikke er indregistreret i Danmark.

Da det er et krav efter den foreslåede bestemmelse, at både skyldneren, og andre der eventuelt måtte hæfte for afgiften, og det motordrevne køretøj skal være hjemmehørende i udlandet, vil opkrævning via passagenægtelse af faste forbindelser ikke kunne ske, hvis den der er blevet pålagt afgiften eller andre der måtte hæfte for afgiften, er hjemmehørende her i landet, selv om køretøjet er indregistreret i udlandet, eller hvis den der er blevet pålagt afgiften eller andre der måtte hæfte for afgiften, er hjemmehørende i udlandet, og køretøjet er indregistreret i Danmark.

Ifølge den foreslåede bestemmelses 2. pkt., kan Sund & Bælt Holding A/S med henblik på opkrævning

i de ovennævnte tilfælde afvise at give motordrevne køretøjer, hvortil der er knyttet endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter, adgang til passage af faste forbindelser.

Den aktuelle fører af køretøjet vil i disse tilfælde få valget mellem at betale den eller de endelig afgjorte og forfaldne fordringer, eller at vende om. Da de fordringer, der kan opkræves ved passagenægtelse, skal være endelige og forfaldne, vil føreren ikke i selve passagesituationen kunne unddrage sig passagenægtelsen ved at fremsætte indsigelser mod fordringens eksistens eller fordringens størrelse over for Sund & Bælt Holding A/S. Indsigelser, som føreren måtte have, til trods for, at fordringen er endelig afgjort, for eksempel fordi føreren mener, at der er indberettet en for høj fordring, vil føreren være henvist til efterfølgende at rette til fordringshaveren. For så vidt angår den praktiske gennemførelse af passagenægtelsen henvises til pkt. 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Kontrolafgifter, der er pålagt udenlandske skyldnere, knytter sig således i medfør af den foreslåede bestemmelse 2. pkt. til det udenlandske køretøj, som overtrædelsen er begået med. Passage vil derfor efter den foreslåede bestemmelse kunne nægtes, selvom den aktuelle fører af køretøjet, der ønsker at passere den pågældende faste forbindelse, ikke er den skyldner, som oprindeligt er blevet pålagt afgiften. Det vil for eksempel kunne være tilfældet, hvis køretøjet har skiftet ejer, siden afgiften blev pålagt, eller fordi køretøjet tilhører en transportvirksomhed, hvis køretøjer benyttes af forskellige førere. Det vil for eksempel også kunne være tilfældet, hvis køretøjet er et udenlandsk udlejnings- eller leasingkøretøj, og afgiften tidligere er blevet pålagt en anden udenlandsk fører under brug af samme køretøj. Hvis den aktuelle fører i sådanne situationer vælger at betale kontrolafgiften for at få mulighed for at passere den faste forbindelse, vil et sådant forhold skulle anses som et civilretligt anliggende mellem den betalende, aktuelle fører og den skyldner, der oprindeligt blev pålagt afgiften.

Den foreslåede bestemmelse stiller ikke krav om, at den aktuelle fører skal være hjemmehørende i udlandet. Passage vil således kunne nægtes i medfør af bestemmelsen, uanset om den aktuelle fører er hjemmehørende i Danmark eller udlandet.

Muligheden for passagenægtelse efter den foreslåede bestemmelse vil finde anvendelse på faste forbindelser (broer og tunneler), som Sund & Bælt Holding A/S til enhver tid måtte drive. Passagenægtelse i medfør af den foreslåede bestemmelse vil blive etableret på Storebæltsforbindelsen, men er ikke begrænset hertil. Bestemmelsen vil således blandt andet også give mulighed for etablering af passagenægtelse på andre faste forbindelser, som Sund & Bælt Holding A/S måtte komme til at drive.

I det foreslåede § 120 c, stk. 2, fastsættes, at transportministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om opkrævningsordningens administration, herunder om sagernes oversendelse til opkrævning, opkrævningsperiodens varighed og afregningsprocedurer.

Der vil i medfør af den foreslåede bestemmelse blandt andet kunne fastsættes nærmere regler om, hvilke oplysninger der inden for rammerne af den foreslåede ændring af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 2, 1. pkt. (lovforslagets § 2, nr. 5), skal oversendes til Sund & Bælt Holding A/S ved overgivelse af fordringer til opkrævning, og hvilket format oplysningerne skal oversendes i, herunder eventuelt ved brug af digitale løsninger.

Det forventes, at opkrævningsperioden i medfør af den foreslåede bestemmelse vil blive fastsat til 6 måneder, men det kan tilpasses, hvis det måtte vise sig, at tilbagevendende transport sker indenfor en kortere eller længere periode. Der henvises herved til pkt. 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

I det foreslåede § 120 c, stk. 3, fastsættes, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan bestemme, at stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse for opkrævning af endeligt afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder for overtrædelse af regler på Transportministeriets område. Det følger endvidere af den foreslåede bestemmelse, at fastsættelse af regler efter stk. 2 for opkrævning af endeligt afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder skal ske efter forhandling med justitsministeren.

Opkrævning ved Sund & Bælt Holding A/S af køretøjsrelaterede bøder for overtrædelse af regler på

Transportministeriets område vil være omfattet af de samme betingelser, som fremgår af den foreslåede bestemmelse i § 120 c, stk. 1, vedrørende opkrævning af kontrolafgifter. Der vil således blandt andet skulle være tale om endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder. Har skyldneren indgået en afdragsordning om betaling af en endelig afgjort bøde og misligholdes denne afdragsordning, vil den ubetalte del af bøden også kunne sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S.

Endvidere vil både skyldneren, og andre der måtte hæfte for bøden og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, skulle være hjemmehørende i udlandet. Endelig afgjorte køretøjsrelaterede bøder vil endvidere også skulle anses som knyttet til det køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået.

At en bøde er køretøjsrelateret vil i denne forbindelse sige, at de regler, som bøden er udstedt for overtrædelse af, vil skulle regulere forhold vedrørende brug af et motordrevet køretøj eller dertil knyttede forhold. At bøden skal være køretøjsrelateret skal forstås i bred forstand og vil omfatte bøder, der er udstedt for overtrædelse af både trafikale adfærdsregler og regler om tekniske krav til køretøjet. Det vil imidlertid også omfatte overtrædelse af regler, der har til formål at lette administrationen og håndhævelsen af regler, der vedrører brug af et motordrevet køretøj eller dertil knyttede forhold, herunder krav om medbringelse af forskellige dokumenter m.v. under transport. Køretøjsrelaterede bøder for overtrædelse af regler på Transportministeriets område vil navnlig udgøres af bøder for overtrædelse af færdselsloven, godskørselsloven og synsloven, samt forskrifter udstedt i medfør af de pågældende love, uden dog at være begrænset hertil.

Der henvises i det hele til det ovenfor anførte vedrørende den foreslåede § 120 c, stk. 1, om køretøjsrelaterede kontrolafgifter.

I det foreslåede § 120 c, stk. 4, fastsættes, at regler fastsat i medfør af stk. 3 ikke vil finde anvendelse med hensyn til skyldnere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige.

Baggrunden for, at den foreslåede § 120 c, stk. 3, der vedrører opkrævning af køretøjsrelaterede bøder, ikke vil finde anvendelse med hensyn til skyldnere, som er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige, er, at der for disse lande er særligt lette muligheder for inddrivelse af strafferetlige bøder, jf. lov om samarbejde med Finland, Island, Norge og Sverige angående fuldbyrdelse af straf m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 555 af 25. maj 2011. I modsætning hertil vil den foreslåede § 120 c, stk. 1, vedrørende opkrævning af køretøjsrelaterede kontrolafgifter, også finde anvendelse med hensyn til skyldnere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige, idet den lette adgang til inddrivelse af bøder i lovbekendtgørelse nr. 555 af 25. maj 2011 ikke finder anvendelse i forhold til kontrolafgifter.

I den foreslåede § 120 c, stk. 5, fastsættes, at transportministeren efter forhandling med vedkommende minister vil kunne fastsætte regler om, at stk. 1 og regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3 finder tilsvarende anvendelse for opkrævning af endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter på andre ministerområder.

Køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter på andre ministerområder vil navnlig kunne have karakter af bøder og kontrolafgifter for overtrædelse af afgiftsmæssige regler vedrørende køretøjer og regler om miljømæssige forhold vedrørende køretøjer. Som eksempler herpå kan nævnes bøder idømt efter vejafgiftsloven for manglende betaling af vejafgift og bøder efter miljøbeskyttelsesloven for overtrædelse af reglerne om miljøzoner.

Hvis den strafbelagte regel, der overtrædes, ikke regulerer forhold vedrørende brug af et motordrevet køretøj eller dertil knyttede forhold, vil bøden ikke kunne sendes til opkrævning ved Sund & Bælt Holding A/S i medfør af den foreslåede bestemmelse, blot fordi overtrædelsen er foregået i eller fra et køretøj. For eksempel vil en bøde for besiddelse af euforiserende stoffer eller en kniv ikke kunne sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S, selvom føreren har besiddet de pågældende genstande i et køretøj. Ligeledes vil for eksempel en bøde for fremsættelse af strafbare trusler ikke kunne sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S, selvom truslerne er fremsat, mens føreren befandt sig i et

køretøj, medmindre føreren tillige har ført køretøjet på en måde, der udgør en overtrædelse af færdselsloven. I sidstnævnte tilfælde vil det alene være den del af bøden, der vedrører færdselslovsovertrædelsen, som vil kunne sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S.

Opkrævning ved Sund & Bælt Holding A/S af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter på andre ministerområder vil være omfattet af de samme betingelser, som fremgår af den foreslåede bestemmelse i § 120 c, stk. 1, vedrørende opkrævning af kontrolafgifter. Der vil således blandt andet skulle være tale om forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter, og både den skyldner, som er blevet idømt bøden eller pålagt kontrolafgiften, og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, vil skulle være hjemmehørende i udlandet. Idømte køretøjsrelaterede bøder og pålagt kontrolafgifter vil endvidere også skulle anses som knyttet til det køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået. Der henvises i det hele til det ovenfor anførte vedrørende den foreslåede § 120 c, stk. 1, om køretøjsrelaterede kontrolafgifter.

Henvisningen til stk. 3 i den foreslåede § 120 c, stk. 5, medfører, at fastsættelse af regler om opkrævning af bøder på andre ministerområder ved Sund & Bælt Holding A/S, foruden vedkommende minister, også vil skulle ske efter forhandling med justitsministeren.

Det er hensigten, at bestemmelsen til en start vil blive anvendt til efter forhandling med skatteministeren og justitsministeren at fastsætte regler om, at de foreslåede bestemmelser i § 120 c, stk. 1-4, vil skulle finde anvendelse i forhold til forfaldne bøder for overtrædelse af vejafgiftslovens regler. Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse er dog ikke begrænset hertil.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Til nr. 1

Det fremgår af lov om Sund & Bælt Holding A/S (herefter Sund & Bælt-lovens) § 16, stk. 1, at for benyttelse af motorvejsforbindelsen over Storebælt opkræver A/S Storebæltsforbindelsen betaling.

Det fremgår af Sund & Bælt-lovens § 16, stk. 2, at transportministeren fastsætter niveauet for betalingen og principperne for regulering af denne, jf. dog stk. 3.

Det foreslås, at der i § 16, stk. 2, efter »jf. dog stk. 3« indsættes: »og regler fastsat i medfør af stk. 9«.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med det nye stk. 9.

Forslaget vil derfor betyde, at det vil fremgå af bestemmelsen, at transportministeren fastsætter niveauet for betalingen og principperne for regulering heraf, og at det skal ske i henhold til regler fastsat i medfør af Sund & Bælt-lovens § 16, stk. 9.

Til nr. 2

Det følger af Sund & Bælt-lovens § 16, stk. 1, at for benyttelse af motorvejsforbindelsen over Storebælt opkræver A/S Storebæltsforbindelsen betaling.

Det følger i forlængelse heraf i Sund & Bælt-lovens § 16, stk. 2, at transportministeren fastsætter niveauet for betalingen og principperne for regulering af denne, jf. dog stk. 3.

Det foreslås, at der indsættes en ny § 16, stk. 9, i Sund & Bælt-loven, hvorefter transportministeren fastsætter regler om gennemførelse af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer, som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at det sikres, at direktivet kan blive korrekt implementeret i dansk ret i relation til Storebæltsforbindelsen via en bekendtgørelse. Som det ligeledes følger af de almindelige bemærkninger, vil implementering af eurovignetdirektivet ikke medføre, at der sættes en

begrænsning på det generelle betalingsniveau, som transportministeren kan fastsætte, men eurovignetdirektivet vil for eksempel sætte begrænsninger i forhold til, hvor høj rabat der kan ydes for passage af Storebæltsforbindelsen.

Det følger for eksempel af artikel 7, stk. 5, hvorefter at vejafgifter og brugsafgifter opkræves uden direkte eller indirekte forskelsbehandling vedrørende trafikantens nationalitet, den medlemsstat eller det tredjeland, hvori transportvirksomheden er etableret, den medlemsstat eller det tredjeland, hvori køretøjet er registreret, eller transportens afsendelses- eller bestemmelsessted. Det opfyldes på motorvejsforbindelsen over Storebælt, idet det bemærkes, at den grønne rabat til erhvervskøretøjer på 13 pct. alene ydes til erhvervskøretøjer, der som minimum opfylder EURO VI-standarden eller er fossilfri, og som kan dokumentere opfyldelsen heraf. Køretøjer fra lande, hvor der ikke er adgang til direkte opslag i de pågældende landes motorkøretøjsregistre, pålægges dog en administrativ udgift for manuelt opslag i motorkøretøjsregistret, så der kan opretholdes den nødvendige kontrol af overholdelsen af vilkåret for opnåelse af rabatten.

Det følger endvidere af artikel 7i, stk. 2, at medlemsstaterne kan indføre rabatter eller nedsættelser i infrastrukturafgiften under forudsætning af, at den deraf følgende afgiftsstruktur er forholdsmæssigt afpasset, offentliggjort og tilgængelig for brugerne på lige vilkår og ikke medfører, at andre brugere pålægges yderligere omkostninger i form af højere vejafgifter, sådanne rabatter eller nedsættelser afspejler faktiske besparelser i administrationsomkostninger ved behandling af hyppige brugere i forhold til behandling af lejlighedsvis brugere og nedsættelserne er på højst 13 pct. af den infrastrukturafgift, der betales af tilsvarende køretøjer, som ikke er berettigede til rabat eller nedsættelse.

Storebæltsforbindelsens rabat for brug af automatisk betalingsløsning er fastsat i overensstemmelse hermed.

Den foreslåede bestemmelse vil dermed medføre, at transportministeren bemyndiges til at udstede en bekendtgørelse, der implementerer dele af eurovignetdirektivet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Sund & Bælt Holding A/S har ikke i medfør af de gældende regler i Sund & Bælt-loven mulighed for at nægte passage af Storebæltsforbindelsen for køretøjer, der tidligere har benyttet forbindelsen uden at betale herfor.

Det foreslås, at der indsættes en § 16 a i Sund & Bælt-loven, der fastsætter, at Sund & Bælt Holding A/S kan afvise at give motordrevne køretøjer adgang til passage af faste forbindelser (broer og tunneler) i tilfælde, hvor der til køretøjet er knyttet forfaldne fordringer vedrørende manglende betaling for benyttelse af forbindelserne, hvis såvel skyldneren som andre, der måtte hæfte for de pågældende fordringer, og det motordrevne køretøj, med hvilket passage uden retmæssig betaling er foretaget, er hjemmehørende i udlandet.

Muligheden for passagenægtelse efter den foreslåede bestemmelse vil finde anvendelse på faste forbindelser (broer og tunneler), som Sund & Bælt Holding A/S til enhver tid måtte drive. Passagenægtelse i medfør af den foreslåede bestemmelse forventes at ville blive etableret på Storebæltsforbindelsen, men er ikke begrænset hertil. Bestemmelsen vil således blandt andet også give mulighed for etablering af passagenægtelse på andre faste forbindelser, som Sund & Bælt Holding A/S måtte komme til at drive.

Den foreslåede bestemmelse vil omfatte fordringer vedrørende manglende betaling for benyttelse af forbindelserne. De omfattede fordringer vil være den almindelige takst for passage af forbindelsen, som ikke er blevet betalt, inklusiv eventuelle tillægsafgifter pålagt i medfør af Sund & Bælt-lovens § 16, stk. 4. Fordringen, der i medfør af den foreslåede bestemmelse vil kunne opkræves via passagenægtelse, vil også omfatte renter, inddrivelsesomkostninger, rykkergebyrer og inkassogebyrer i medfør af renteloven.

Det er ikke en betingelse efter den foreslåede bestemmelse, at fordringen hidrører fra passage af den samme faste forbindelse, hvor passagen aktuelt nægtes. Sund & Bælt Holding A/S vil derfor i medfør af bestemmelsen kunne nægte passage af Storebæltsforbindelsen for forfaldne fordringer vedrørende manglende betaling for benyttelse af en anden fast forbindelse, som Sund & Bælt Holding A/S måtte komme til at drive.

Fordringer omfattet af den foreslåede bestemmelse skal være forfalden. Det vil sige, at betalingsfristen for den pågældende fordring skal være udløbet. Det er ikke et krav efter den foreslåede bestemmelse, at der har været iværksat og afsluttet en rykkerprocedure efter forfaldsdagen, før fordringen vil kunne opkræves via passagenægtelse. Den fordring, der i medfør af bestemmelsen vil kunne opkræves via passagenægtelse, vil imidlertid omfatte renter, rykkergebyrer og inkassogebyrer m.v., hvis sådanne måtte være tillagt fordringen efter rentelovens regler, jf. ovenfor.

Den foreslåede adgang til at opkræve forfaldne fordringer for manglende betaling for benyttelse af faste forbindelser vil kun finde anvendelse, hvis såvel skyldneren, som uberettiget har benyttet forbindelsen uden betaling, som andre, der måtte hæfte for de pågældende fordringer, og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet.

Efter Sund & Bælt-lovens § 16, stk. 5, hæfter, udover føreren, tillige ejeren, den registrerede bruger eller den person (juridisk eller fysisk), der har indgået den aftale, som føreren har anvendt, for fordringer vedrørende takst og tillægsafgift. Dette gælder dog ikke, hvis føreren var uberettiget i besiddelse af køretøjet.

En skyldner og en person, som måtte hæfte for fordringen, anses i den foreslåede bestemmelses forstand for hjemmehørende i udlandet, hvis vedkommende ikke har fast bopæl i Danmark. Det motordrevne køretøj anses i bestemmelsens forstand for hjemmehørende i udlandet, hvis køretøjet ikke er indregistreret i Danmark.

Da det er et krav efter den foreslåede bestemmelse, at både skyldneren og andre, der måtte hæfte for den pågældende fordring, og det motordrevne køretøj skal være hjemmehørende i udlandet, vil opkrævning via passagenægtelse af faste forbindelser ikke kunne ske, hvis den der uberettiget har benyttet den faste forbindelse er hjemmehørende her i landet, selv om køretøjet er indregistreret i udlandet.

Den aktuelle fører af køretøjet vil i forbindelse med passagenægtelse efter den foreslåede bestemmelse få valget mellem at betale den eller de forfaldne fordringer, eller at vende om.

Fordringer vedrørende manglende betaling for benyttelse af faste forbindelser knytter sig således i medfør af den foreslåede bestemmelse til det udenlandske køretøj, som overtrædelsen er begået med. Passage vil derfor efter den foreslåede bestemmelse kunne nægtes, selvom den aktuelle fører af køretøjet, der ønsker at passere den pågældende faste forbindelse, ikke er den fører, som er debitor for fordringen. Det vil for eksempel kunne være tilfældet, hvis køretøjet har skiftet ejer, siden afgiften blev pålagt, eller fordi køretøjet tilhører en transportvirksomhed, hvis køretøjer benyttes af forskellige førere. Det vil for eksempel også kunne være tilfældet, hvis køretøjet er et udenlandsk udlejnings- eller leasingkøretøj, og det er en anden udenlandsk fører, der tidligere har benyttet de faste forbindelser uden betaling. Hvis den aktuelle fører i sådanne situationer vælger at betale fordringen for at få mulighed for at passere den faste forbindelse, vil et sådant forhold skulle anses som et civilretligt anliggende mellem den betalende, aktuelle fører og den oprindelige debitor.

Den foreslåede bestemmelse stiller ikke krav om, at den aktuelle fører skal være hjemmehørende i udlandet. Passage vil således kunne nægtes i medfør af bestemmelsen, uanset om den aktuelle fører er hjemmehørende i Danmark eller udlandet.

For så vidt angår den praktiske gennemførelse af passagenægtelsen henvises til pkt. 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Efter Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 1, kan Sund & Bælt Holding A/S foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver efter reglerne om miljøzoneordningen i lov om miljøbeskyttelse. Efter bestemmelsens 2. pkt. kan Sund & Bælt Holding A/S i relation til selskabets opgaver efter reglerne om vejafgiftsordningen i lov om vejafgift anvende fast og mobilt vejsideudstyr til overvågning, herunder tv-overvågning og automatisk registrering af nummerplader, på det afgiftsbelagte vejnet med henblik på at understøtte afgiftsopkrævningen.

Sund & Bælt Holding A/S kan således efter § 17 a, stk. 1, ikke anvende vejsideudstyr til at registrere køretøjer til brug for opkrævning af egne fordringer eller til brug for opkrævning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter.

Det foreslås, at der i Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 1, indsættes et nyt 3. pkt., der fastsætter, at Sund & Bælt Holding A/S kan anvende fast og mobilt vejsideudstyr til overvågning, herunder tv-overvågning og automatisk registrering af nummerplader, når det er nødvendigt for at udøve passagenægtelse efter § 16 a eller færdselslovens § 120 c eller regler udstedt i medfør heraf.

Den foreslåede bestemmelse vil, sammen med den foreslåede ændring af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 2, 1. pkt., jf. lovforslagets § 2, nr. 5, betyde, at Sund & Bælt Holding A/S vil få den fornødne hjemmel til at behandle personoplysninger med henblik på at udøve passagenægtelse efter § 16 a og at kunne varetage de opgaver, som selskabet foreslås pålagt ved lovforslagets § 1, nr. 1 (den foreslåede § 120 c i færdselsloven), og som kræver, at selskabet på forskellig vis kan registrere køretøjer.

Registreringen vil skulle ske via vejsideudstyr, herunder med automatisk nummerpladegenkendelse (ANPG-teknologi), som elektronisk vil opfange de enkelte køretøjer og automatisk differentiere mellem de udenlandske køretøjer, som har tilknyttet fordringer for manglende betaling for benyttelse af Sund & Bælt Holding A/S' faste forbindelser eller forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter, og de køretøjer, som ikke har.

Vejsideudstyr med ANPG-teknologi vil i medfør af den foreslåede bestemmelse kunne anvendes af Sund & Bælt Holding A/S i tilknytning til passagenægtelse af faste forbindelser med henblik på at smidiggøre håndteringen af et køretøj, hvor passage skal nægtes ved fremkomsten til betalingsanlægget.

Konkret vil selskabets udstyr tage et oversigtsbillede af køretøjet og et billede af køretøjets nummerplade. Oversigtsbilledet vil kunne omfatte føreren og eventuelle passagerer. Måtte fører eller passagerer være kommet med på et billede, vil personerne skulle sløres i en efterfølgende proces. Den foreslåede bestemmelse giver ikke mulighed for anvendelse af vejsideudstyr, der gør brug af ansigtsgenkendelse.

Sund & Bælt Holding A/S vil være selvstændig dataansvarlig for de indsamlede oplysninger og vil skulle behandle oplysninger i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen, databeskyttelsesloven og tv-overvågningsloven. Der henvises til pkt. 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Sund & Bælt Holding A/S vil i nødvendigt omfang til brug for løsning af opgaverne kunne overlade oplysninger til relevante underleverandører. Det vil f.eks. kunne omfatte IT-udviklingsopgaver.

For de nærmere krav til selskabets indsamling og behandling af personoplysningerne henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 5, og pkt. 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det fremgår af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 2, 1. pkt., at Sund & Bælt Holding A/S kan indsamle og behandle personoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af Sund & Bælt Holding A/S' opgaver i forbindelse med miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen.

Sund & Bælt Holding A/S kan efter den gældende bestemmelse i Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 2, 1. pkt., ikke indsamle og behandle personoplysninger med henblik på opkrævning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter.

Sund & Bælt Holding A/S kan i medfør af databeskyttelsesforordningen behandle almindelige personoplysninger, der er nødvendige for at drive forbindelserne, herunder for opkrævning af selskabets tilgodehavender for manglende betaling for benyttelse af de faste forbindelser. Sund & Bælt Holding A/S har dog ikke specifik hjemmel til at kunne behandle oplysninger i form af blandt andet billedmateriale indsamlet via den foreslåede ændring af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 1 (lovforslagets § 2, nr. 4).

Det foreslås i Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 2, 1. pkt., at ændre »miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen« til »miljøzoneordningen, vejafgiftsordningen, passagenægtelse efter § 16 a og færdselslovens § 120 c eller regler udstedt i medfør heraf«.

Den foreslåede ændring vil betyde, at Sund & Bælt Holding A/S også vil kunne indsamle og behandle personoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af Sund & Bælt Holding A/S' opkrævning af egne fordringer ved hjælp af passagenægtelse i medfør af den foreslåede § 16 a i Sund & Bælt-loven, jf. lovforslagets § 2, nr. 3, og af hensyn til udførelsen af opgaver i forbindelse med færdselslovens opkrævningsordning for køretøjsrelaterede bøder og afgifter, som foreslået i lovforslagets § 1, nr. 1.

Det vil blandt andet kunne drejer sig om nummerpladeoplysninger, registreringsdata om køretøj og ejeroplysninger (navn, eventuelt firmaoplysninger og adresse), beløbsstørrelse på forfaldne fordringer, hvilken overtrædelse en bøde eller kontrolafgift er idømt eller pålagt for, oplysninger til brug for betaling af fordringer (herunder IBAN-nummer og SWIFT-adresse) samt andre relevante oplysninger, som relaterer sig til ovenstående.

Det er en forudsætning for Sund & Bælt Holding A/S' gennemførelse af passagenægtelse, at selskabet modtager de nødvendige oplysninger fra fordringshaverne.

Oplysningerne vedrørende endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter vil være modtaget (indsamlet) fra de myndigheder, der overlader fordringerne til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S. Oplysningerne vil blive registreret på en spærreliste, der indlæses i den faste forbindelses betalingsanlæg.

Sund & Bælt Holding A/S' oplysninger vedrørende udenlandske personer og køretøjer, der har benyttet selskabets faste forbindelser uden retmæssig betaling herfor, vil endvidere blive registreret på en spærreliste, der indlæses i den faste forbindelses betalingsanlæg.

Oplysninger på spærrelisten vil, for de køretøjer, der antræffes på Storebæltsforbindelsen, og hvor betaling i den forbindelse finder sted, blive slettet så hurtigt som det teknisk set er muligt, efter at betaling er bekræftet.

Oplysninger på spærrelisten vedrørende køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter med relation til køretøjer, der ikke antræffes på Storebæltsforbindelsen, eller som antræffes, men hvor betaling ikke finder sted, fordi føreren vælger at vende om, vil senest blive slettet, når opkrævningsperioden hos Sund & Bælt Holding A/S er udløbet. Opkrævningsperiodens længde vil blive fastsat nærmere i de administrative regler, der vil blive udstedt i medfør af den foreslåede § 120 c, stk. 2, i færdselsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 1. Det forventes, at perioden vil blive fastsat til 6 måneder, men vil i de administrative regler kunne justeres efter behov. For så vidt angår oplysninger vedrørende Sund & Bælt Holding A/S' egne fordringer vil oplysninger i de omtalte situationer blive slettet efter de almindelige databeskyttelsesretlige regler, når behandling af oplysningerne ikke længere er nødvendige for Sund & Bælt Holding A/S' opkrævning af fordringerne.

Selskabets indsamling og behandling af personoplysninger vil også kunne omfatte det billedmateriale, herunder nummerpladeoplysninger, som selskabets udstyr vil kunne registrere som følge af den foreslåede ændring af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 2, nr. 4.

Omfanget af behandlingen af billedmateriale vil afhænge af, om der til køretøjet er knyttet forfaldne fordringer vedrørende manglende betaling for benyttelse af Sund & Bælt Holding A/S' faste forbindelser

eller forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter. Det vil i praksis sige, om køretøjet figurerer på den spærreliste, som er indlæst i den faste forbindelses betalingsanlæg.

For så vidt angår de køretøjer, som ikke figurerer på spærrelisten, slettes billeder af køretøjet umiddelbart. For så vidt angår de køretøjer, der figurerer på spærrelisten, slettes billedmaterialet senest efter 30 dage. Sletning af billedmateriale, som vil kunne indsamles efter den foreslåede ændring af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 2, 1. pkt., vil dermed ske inden for den slettefrist på 30 dage, der følger af tv-overvågningslovens § 4 c, stk. 4, jf. stk. 1.

Systemet til behandling af oplysningerne vil kunne være baseret på samme systemplatform og teknologi, som Sund & Bælt Holding A/S anvender til løsning af selskabets opgaver i relation til henholdsvis miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen. Der vil dog være tale om adskilte systemer, hvorfor der vil være dataseparation i Sund & Bælt Holding A/S' systemer i relation til selskabets opgaveportefølje.

Sund & Bælt Holding A/S vil være selvstændig dataansvarlig for de indsamlede oplysninger og vil skulle behandle oplysninger i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen, databeskyttelsesloven og tv-overvågningsloven. Der henvises til pkt. 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Det følger af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 5, at Sund & Bælt Holding A/S kan foretage tv-overvågning af vejarealer og tekniske anlæg i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen og foretage registrering og opbevaring af billeder. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysninger herom.

Sund & Bælt Holding A/S kan således efter § 17 a, stk. 5, ikke foretage tv-overvågning af vejarealer og tekniske anlæg m.v. til brug for selskabets opkrævning af egne fordringer eller til brug for opkrævning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter.

Det foreslås at ændre § 17 a, stk. 5, 1. pkt., således at »miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen« ændres til »miljøzoneordningen, vejafgiftsordningen, passagenægtelse efter § 16 a og færdselslovens § 120 c eller regler udstedt i medfør heraf«.

Med den foreslåede ændring vil Sund & Bælt Holding A/S fremover også kunne foretage tv-overvågning af vejarealer og tekniske anlæg, der anvendes til brug for løsning af selskabets opgaver vedrørende passagenægtelse efter § 16 a og færdselslovens opkrævningsordning for køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter og foretage behandling, herunder indsamling, registrering og videregivelse, af personoplysninger.

Formålet hermed er i kriminalitetsforebyggende øjemed at sikre det tekniske udstyr mod hærværk og tyveri samt i tilfælde af hærværk eller tyveri at kunne videregive optagelserne til politiet til brug for politiets efterforskning.

Den foreslåede ændring af § 17 a, stk. 5, 1. pkt., vil betyde, at § 17 a, stk. 5, 2. pkt., også vil finde anvendelse. Efter sidstnævnte bestemmelse, vil der ved skiltning eller på anden tydelig måde skulle gives oplysninger om overvågning foretaget efter stk. 5, 1. pkt. Tv-overvågningen vil skulle begrænses mest muligt. Det vurderes, at den vil kunne udstrækkes til op til 50 meter fra vejarealet og tekniske anlæg, hvis særlige forhold gør sig gældende.

Der vil alene ske registrering (optagelse) af billedtransmission fra tv-overvågningen i 72 timer, hvorefter optagelserne løbende vil blive slettet. Dermed vil der umiddelbart være adgang til de optagelser, der er nødvendige i de tilfælde, hvor Sund & Bælt Holding A/S kan konstatere, at udstyret har været udsat for hærværk, tyveri eller lignende. Selskabet vil i disse tilfælde kunne videregive optagelserne til politiet, hvorefter optagelserne vil blive slettet fra selskabets egne systemer. Sletning af billedmateriale, som vil

kunne indsamles efter den foreslåede ændring af Sund & Bælt-lovens § 17 a, stk. 5, 1. pkt., vil dermed ske inden for den slettefrist på 30 dage, der følger af tv-overvågningslovens § 4 c, stk. 4, jf. stk. 1.

Sund & Bælt Holding A/S vil som selvstændig dataansvarlig skulle behandle optagelserne i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen og reglerne i tv-overvågningsloven.

Sund & Bælt Holding A/S vil i nødvendigt omfang til brug for løsninger af opgaverne kunne overlade oplysninger til relevante underleverandører via databehandleraftale med Sund & Bælt Holding A/S som dataansvarlig.

Til § 3

Til nr. 1

Ifølge vejafgiftslovens § 16, stk. 1, straffes den, der overtræder § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, med bøde, uanset om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

Vejafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 8, stk. 1, fastlægger en pligt til enten at anvende aktivt køretøjsudstyr, eller at købe rutebillet før kørsel på det afgiftsbelagte vejnet. § 8, stk. 5, indeholder regler om efterfølgende ændring af rute ved brug af forudgående rutebillet.

Det følger af vejafgiftslovens § 17, stk. 1, at i sager om overtrædelse af § 16, stk. 1, kan Færdselsstyrelsen i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den afgiftspligtige erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Afgiftspligtige hæfter solidarisk for betaling af vejafgift, jf. § 3, stk. 2. Det følger af § 3, stk. 1, at afgiftsplikten påhviler den registrerede ejer af køretøjet, men er der både registreret en bruger og en ejer af køretøjet, påhviler afgiftsplikten dem begge. Det følger af § 7, stk. 1, at det er den afgiftspligtige ejer, jf. § 3, som har pligt til at sørge for, at køretøjsudstyret er aktiveret under kørsel i Danmark. Hvis der er registreret en afgiftspligtig bruger, jf. § 3, af køretøjet, har brugeren dog pligten. Det følger af § 8, stk. 1, at ved kørsel med et afgiftspligtigt køretøj, hvor der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr, jf. § 7, eller hvor køretøjsudstyret er uvirksomt, har den afgiftspligtige ejer, jf. § 3, pligt til at sikre, at der købes en elektronisk rutebillet, inden kørsel på det afgiftspålagte vejnet påbegyndes. Hvis der er registreret en afgiftspligtig bruger, jf. § 3, af køretøjet, har brugeren dog pligten.

Af bemærkninger til vejafgiftsloven, jf. Folketingstidende 2022-23 (2. samling), tillæg A, L 74 som fremsat, side 716, følger, at det vejledende bødeniveau er angivet til 4.500 kr. pr. overtrædelse, uanset om der er tale om et gentagelsestilfælde eller ej.

Det foreslås i § 16, stk. 1, at ændre »der« til »som«.

Der er alene tale om en sproglig ændring af lovteksten, som har til formål at give mulighed for i bemærkningerne at ændre de vejledende retningslinjer om strafniveauet efter bestemmelsen ved overtrædelser af vejafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 8, stk. 1 og stk. 5. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3.2. og 2.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med ændringen er det forudsat, at det vejledende bødeniveau for overtrædelser af vejafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 8, stk. 1 og 5, hæves fra 4.500 kr. pr. overtrædelse til 9.000 kr. pr. overtrædelse, uanset om der er tale om gentagelsestilfælde eller ej. Der henvises til pkt. 2.3.2. og 2.3.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne bødeniveau vil således kunne fraviges i både op- og nedadgående retning, hvis der foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke medføre materielle ændringer af § 16, stk. 1, ligesom den foreslåede bestemmelse ikke vil medføre ændringer af vejafgiftslovens øvrige regler, herunder § 7, stk. 1, og § 8, stk. 1 og 5, § 16, stk. 2 og 3, og § 17. Den foreslåede bestemmelse vil heller ikke ændre ved, hvem der kan ifalde strafferetligt ansvar for overtrædelse af lovens regler.

Til § 4

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. juli 2025.

Sund & Bælt Holding A/S vil således i medfør af lovforslagets § 1, nr. 1, og § 2, nr. 3, fra 1. juli 2025 kunne nægte passage af faste forbindelser for udenlandske køretøjer, hvis der pr. 1 juli 2025 til køretøjet er knyttet forfaldne fordringer vedrørende manglende betaling for benyttelse af faste forbindelser og endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter.

Det vil medføre, at lovforslagets § 1, nr. 1, og § 2, nr. 3-6, om opkrævning via passagenægtelse af Storbæltsforbindelsen vil finde anvendelse på ubetalte bøder og kontrolafgifter samt fordringer vedrørende manglende betaling for benyttelse af forbindelserne, der er endelig afgjorte og forfaldne på tidspunktet for lovens ikrafttræden. Det vil således indebære, at der via Storebæltsforbindelsen vil kunne opkræves forfaldne bøder og kontrolafgifter, der er idømt, vedtaget eller udstedt for forhold begået før lovens ikrafttræden. Det samme vil gøre sig gældende for fordringer vedrørende manglende betaling for benyttelse af forbindelserne.

I forhold til lovforslagets § 3, nr. 1, bemærkes, at det følger af straffelovens § 3, stk. 1, at spørgsmålet om strafbarhed og straf afgøres efter den straffelovgivning, som er gældende på det tidspunkt, hvor sagen pådømmes. Er handlingen foretaget før den nye lovs ikrafttræden, må straffen dog ikke blive strengere end efter de regler, som var gældende på gerningstidspunktet. Straffelovens § 3, stk. 1, medfører således, at lovforslagets § 3, nr. 1, om forhøjelse af bødestrafen alene vil omfatte overtrædelser af vejafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 8, stk. 1 og 5, som begås efter lovens ikrafttræden.

Sager, der er pådømt i byretten før lovens ikrafttræden, og som pådømmes i landsretten efter lovens ikrafttræden, vil skulle endeligt afgøres efter de nye regler, som ikke var gældende ved pådømmelsen i første instans. Straffen må dog ikke blive strengere end efter de tidligere regler, jf. straffelovens § 3, stk. 1.

Ifølge færdselslovens § 143 og vejafgiftslovens § 19 gælder lovene ikke for Færøerne og Grønland, og lovene indeholder ikke anordningsbestemmelser om, at lovenes regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Lovforslagets § 1, nr. 1, og § 3, nr. 1, vil derfor ikke finde anvendelse eller ved kongelig anordning kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 120 b indsættes før overskriften før § 121:

»§ 120 c. Sund & Bælt Holding A/S opkræver forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter på transportministerens område i tilfælde, hvor såvel skyldneren som andre, der måtte hæfte for kontrolafgiften, og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet. Sund & Bælt Holding A/S kan med henblik herpå afvise at give motordrevne køretøjer, hvortil der er knyttet endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter, adgang til passage af faste forbindelser (broer og tunneler), der drives af Sund & Bælt Holding A/S.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævningsordningens administration, herunder om oversendelse af sager til opkrævning, opkrævningsperiodens varighed og afregningsprocedurer.

Stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren bestemme, at stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse for opkrævning af endeligt afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder for overtrædelse af regler på Transportministeriets område. Fastsættelse af regler efter stk. 2 om opkrævning af endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder sker efter forhandling med justitsministeren.

Stk. 4. Regler fastsat i medfør af stk. 3, 1. pkt., finder ikke anvendelse med hensyn til skyldnere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige.

Stk. 5. Transportministeren kan efter forhandling med vedkommende minister fastsætte reg-

ler om, at stk. 1 og regler fastsat i medfør af stk. 2 og 3 finder tilsvarende anvendelse for opkrævning af endelig afgjorte og forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter på andre ministerområder.«

§ 2

I lov om Sund & Bælt Holding A/S, jf. lovbe-
kendtgørelse nr. 1335 af 26. november 2024,
foretages følgende ændringer:

1. I § 16, stk. 2, indsættes efter »jf. dog stk. 3«:
»og regler fastsat i medfør af stk. 9«.

2. I § 16 indsættes som stk. 9:

»Stk. 9. Transportministeren fastsætter regler om gennemførelse af dele af Europa-Parlamen-
tets og Rådets direktiv om afgifter på køretøjer
for benyttelse af vejinfrastrukturer.«

3. Efter § 16 indsættes før overskriften før §
17:

»§ 16 a. Sund & Bælt Holding A/S kan afvise at give motordrevne køretøjer adgang til passage af faste forbindelser (broer og tunneler) i tilfælde, hvor der til køretøjet er knyttet forfaldne fordringer vedrørende manglende betaling for benyttelse af forbindelserne. 1. pkt. finder alene anvendelse, hvis såvel skyldneren som andre, der måtte hæfte for den pågældende fordring, og det motordrevne køretøj, med hvilket passage uden retmæssig betaling er foretaget, er hjemmehørende i udlandet.«

4. I § 17 a, stk. 1, indsættes som 3. pkt.:

»Sund & Bælt Holding A/S kan anvende fast og mobilt vejsideudstyr til overvågning, herunder tv-overvågning og automatisk registrering af nummerplader, når det er nødvendigt for at udøve passagenægtelse efter § 16 a eller færdselslovens § 120 c eller regler udstedt i medfør heraf.«

§ 16. ---

Stk. 2. Transport- og energiministeren fastsætter niveauet for betalingen og principperne for regulering af denne, jf. dog stk. 3.

Stk. 3-8. ---

§ 17 a. Sund & Bælt Holding A/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver efter reglerne om miljøzoneordningen i lov om miljøbeskyttelse. Sund & Bælt Holding A/S kan i relation til selskabets opgaver efter reglerne om vejafgiftsordningen i lov om vejafgift anvende fast og mobilt vejsideudstyr til overvågning, herunder tv-overvågning og automatisk registrering af

nummerplader, på det afgiftsbelagte vejnet med henblik på at understøtte afgiftsopkrævningen.

Stk. 2. Sund & Bælt Holding A/S kan indsamle og behandle personoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af Sund & Bælt Holding A/S' opgaver i forbindelse med miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen. Under samme betingelser som nævnt i 1. pkt. kan Sund & Bælt Holding A/S indsamle oplysninger i Køretøjsregisteret, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, og behandle disse.

Stk. 3-4. ---

Stk. 5. Sund & Bælt Holding A/S kan foretage tv-overvågning af vejarealer og tekniske anlæg i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen og foretage registrering og opbevaring af billeder. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysninger herom.

§ 16. Den, der overtræder § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, straffes med bøde, uanset om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

Stk. 2-4. ---

5. I § 17 a, stk. 2, 1. pkt., ændres »miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen« til: »miljøzoneordningen, vejafgiftsordningen, passagenægtelse efter § 16 a og færdselslovens § 120 c eller regler udstedt i medfør heraf.«.

6. I § 17 a, stk. 5, 1. pkt., ændres »miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen« til: »miljøzoneordningen, vejafgiftsordningen, passagenægtelse efter § 16 a og færdselslovens § 120 c eller regler udstedt i medfør heraf.«.

§ 3

I lov nr. 763 af 13. juni 2023 om vejafgift, som ændret ved § 1 i lov nr. 1489 af 10. december 2024, foretages følgende ændring:

1. I § 16, stk. 1, ændres »der« til: »som«.