

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. 168 af 14. februar 2023, som ændret ved lov nr. 491 af 15. maj 2023, lov nr. 1546 af 12. december 2023, lov nr. 1570 af 12. december 2023 og lov nr. 661 af 11. juni 2024, foretages følgende ændringer:

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

»§ 120 c. Sund & Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende opkrævning af forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter på transportministerens område i tilfælde, hvor såvel føreren 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 forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter, adgang til passage af faste forbindelser (broer og tunneler).

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævningsordningens administration, herunder om sagernes oversendelse 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 forfaldne køretøjsrelaterede bøder for overtrædelse af regler på Transportministeriets område. Fastsættelse af regler efter stk. 2 om opkrævning af forfaldne køretøjsrelaterede bøder sker efter forhandling med justitsministeren.

Stk. 4. Reglen i stk. 3, 1. pkt., finder ikke anvendelse med hensyn til førere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige.

Stk. 5. Transportministeren kan efter forhandling med den relevante ressortminister fastsætte regler om, at stk. 1-4 finder tilsvarende anvendelse for opkrævning af forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter på andre ministerområder.«

§ 2

I lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund & Bælt Holding A/S, som ændret ved § 2 i lov nr. 808 af 9. juni 2020 og § 17 i lov nr. 1797 af 28. december 2023, 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 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.«

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, hvis såvel føreren 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.«

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, i det omfang det er nødvendigt for at udøve passagenægtelse efter § 16 a eller varetage selskabets opgaver efter reglerne om opkrævning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter i færdselsloven og forskrifter 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 opkrævningsordning for køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter«.

6. I § 17 a, stk. 5, 1. pkt., ændres »miljøzoneordningen og vejafgiftsordningen« til: »miljøzoneordningen, vejafgiftsordningen, passagenægtelse efter § 16 a og færdselslovens opkrævningsordning for køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter«.

§ 3

I lov nr. 763 af 13. juni 2023 om vejafgift foretages følgende ændringer:

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 kilometer-baseret vejafgift for lastbiler, der træder i kraft 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 idømte bøder for manglende betaling af vejafgiften ikke inddrives, og konsekvensen af en idømt bøde derfor udebliver, kan det få stor betydning for efterlevelsen af vejafgiftsordningen. Det er derfor vigtigt, at idømte bøder inddrives effektivt.

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

Gældsstyrelsen står for at inddrive gæld for offentlige myndigheder i Danmark, herunder blandt andet ubetalte kontrolafgifter og bøder.

Inddrivelse af ubetalte kontrolafgifter og bøder for forseelser, der er begået af udenlandske førere, er en særlig udfordring, da Gældsstyrelsen i disse tilfælde har begrænsede muligheder.

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 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 fast 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 vejafgiftslovens takster og bøden for ikke at betale vejafgiften.

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 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 (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. 48 af 12. januar 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 (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. På tidspunktet for dette lovforslags fremsættelse er ikrafttrædelsestidspunktet for vejafgiftslovens § 6, stk. 4, endnu ikke fastsat. Af bemærkningerne til vejafgiftslovens § 18, jf. Folketingsstidende 2022-23 (2. samling), tillæg A, L 74 som fremsat, side 743, følger dog, at det er hensigten, at skatteministeren vil fastsætte tidspunktet for ikrafttrædelse af § 6, stk. 4, til 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 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. Folketingsstidende 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 beslutes, 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 persondataretlige 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 Køretøjsregistreret, 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 og bøder, 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, når fordringshaveren ikke har haft held med at opkræve fordringen.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser

Opkrævning og inddrivelse af gæld hos skyldnere, der er hjemmehørende i udlandet, er væsentligt mindre effektiv end opkrævning og inddrivelsen hos

danske skyldnere. Det gælder også i forhold til idømte bøder og kontrolafgifter, som udlændinge under ophold i Danmark er blevet idømt eller pålagt for overtrædelse af danske regler. I forhold til inddrivelse skyldes det blandt andet, at Gældsstyrelsen i disse tilfælde ikke råder over de samme inddrivelsesmidler, herunder blandt andet mulighed for lønindeholdelse, modregning i overskydende skat og foretagelse af udlæg via de danske fogedretter.

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 idømte bøder og pålagte kontrolafgifter også kan opkræves og inddrives 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 træder i kraft den 1. januar 2025, er en effektiv opkrævning og inddrivelse af idømte bøder for manglende betaling af afgiften væsentlig for efterlevelsen af vejafgiftsordningen.

Tilsvarende er der allerede udfordringer med at opkræve og inddrive de kontrolafgifter, som Færdselsstyrelsen udsteder til udenlandske chauffører for manglende efterlevelse af parkeringsbestemmelserne på de statslige rastepladser på motorvejsnettet, herunder bestemmelsen om tidsbegrænset parkering på 25 timer for lastbiler.

Transportministeriet finder derfor, at der bør indføres tiltag, der sikrer en mere effektiv opkrævning af udenlandske føreres 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 forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter. Adgang til passage vil i sådanne tilfælde kun skulle gives, hvis den forfaldne køretøjsrelaterede bøde eller kontrolafgift betales.

Sund & Bælt Holding A/S vil i den forbindelse skulle give den aktuelle fører de nødvendige oplysninger om, hvordan fordringen kan betales til fordringshaveren. For bøder vedrørende udenlandske førere og køretøjer vil det f.eks. kunne dreje sig om oplysning om relevant betalingside eller IBAN-nummer og SWIFT-adresse. Når føreren 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 bødernes vedkommende vil sige politiet, jf. § 90, stk. 1, i lov om fuldbyrdelse af straf m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 201 af 28. februar 2023 med senere ændringer (herefter straffuldbyrdelsesloven).

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, der også vil være endelig afgjorte. 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. Hvis fordringer sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S, vil det skulle ske forud for overdragelse af fordringen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Der vil derfor ikke blive tale om to sideløbende inddrivelsesforløb, eller et alternativt inddrivelsesforløb. Gældsstyrelsen vil fortsat være restanceinddrivelsesmyndighed, og overdragelse af fordringer til inddrivelse hos Gældsstyrelsen vil således fortsat skulle ske efter reglerne i gældsinddrivelsesloven og straffuldbyrdeslovens §§ 91-92.

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 efter fordringens overgivelse til Sund & Bælt Holding A/S, vil fordringen derfor blive tilbagegivet til fordringshaveren eller sendt direkte til Gældsstyrelsen. 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 og inddrivelse 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 førere, 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 varetage opgaver vedrørende opkrævning af køretøjsrelaterede kontrolafgifter på Transportministeriets område i tilfælde, hvor såvel føreren 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, hvis der til køretøjet er knyttet 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 sagernes oversendelse til opkrævning, opkrævningsperiodens varighed og afregningsprocedurer.

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 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 føreren af køretøjet 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 den relevante ressortminister vil kunne fastsætte regler om, at de foreslåede regler i § 120 c, stk. 1-4, skal finde anvendelse for opkrævning af 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 den relevante ressortminister – 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 Storebæltsforbindelsen og vil kunne komme til at omfatte ubetalte parkeringsafgifter for parkeringsforseelser på de statslige motorvejsrastepladser.

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. 1-4, vil skulle finde anvendelse i forhold til forfaldne idømte 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 ubetalte 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 såkaldte spærreliste over relevante køretøjer. Spærrelisten vil skulle indlæses i betalingsanlægget på Storebæltsforbindelsen, således at passagen vil blive blokeret for de pågældende køretøjer. Føreren 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 (forslåede § 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 føreren 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 Storbæltforbindelsen 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 langs vejnettet 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 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

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 blandt andet 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 en administrativ 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 infrastrukturafgifter 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 emissions-klasse 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. L 74, 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 domstolens 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 skærpene 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.

I bemærkningerne til vejafgiftsloven, jf. L 74, Folketingstidende 2022-23 (2. samling), tillæg A, L 74 som fremsat, side 716, fremgår, at bødeniveauet hæves fra 2.500 kr., som er bødestørrelsen 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 en ejer eller registreret bruger af et afgiftspligtigt køretøj betale en idømt bøde eller vedtage et bødeforelæg seks gange på ét år, før det for en ejer eller 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 overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

Den foreslåede ændring har alene til formål at ændre de gældende retningslinjer om strafniveauet 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 domstolenes 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 (»data-minimering«). 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 begrundet 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 førere 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 passage-nægtelse 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 eventuelt 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.

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, og databeskyttelseslovens § 8, stk. 2, nr. 2 og 4.

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 særregler, 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 ikke at have konsekvenser for sagsmængden hos politiet, anklagemyndigheden og domstolene.

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 vil kunne medføre øget administration hos politiet, hvis der i medfør af de foreslåede bestemmelser i færdselslovens § 120 c, stk. 2, jf. stk. 3, 2.pkt. og stk. 5, fastsættes regler om, at Sund & Bælt Holding A/S skal tilbagesende bøder, der ikke bliver opkrævet via selskabet, til politiet, der herefter vil skulle overdrage fordringerne til inddrivelse hos Gældsstyrelsen (modsat direkte overdragelse til Gældsstyrelsen fra Sund & Bælt Holding A/S).

Transportministeriet bemærker, at der vil blive arbejdet på en løsning med direkte overdragelse til Gældsstyrelsen fra Sund & Bælt Holding A/S på politiets vegne. Samtidig vurderes det samlede antal af overtrædelser og sager at vil blive færre ved indførelsen af lovforslagets elementer, hvorfor Transportministeriet ikke forventer eventuelle omkostninger, der ikke kan afholdes indenfor politiets eksisterende bevillingsmæssige ramme.

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.

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.

Lovforslaget vil ikke have konsekvenser for kommuner eller regioner.

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 broforbindelser 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 dansk erhvervsliv.

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

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 alene retter sig mod udenlandske køretøjer.

Baggrunden herfor er, at der alene er tale om 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 køretøjer.

Opkrævningstiltag rettet særligt mod udenlandske køretøjer er endvidere nødvendige for at skabe lighed mellem udenlandske og danske køretøjer, idet der er for stor effektivitetsmæssig forskel på opkrævnings- og inddrivelsesmuligheder mellem danske og udenlandske køretøjer. Forskellen på intensiteten mellem det foreslåede opkrævningstiltag overfor udenlandske køretøjer og de gældende opkrævnings- og inddrivelsesmuligheder overfor danske køretøjer vurderes ikke at være tilstrækkelig væsentlig til, at dette gør ordningen 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.

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, AMU Transport Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen KA, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Arbejdstilsynet, Arriva Danmark A/S, ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, AutoBranchen Danmark AUTIG - Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutocamperRådet, BAT, BAT-Kartellet, Beredskabsstyrelsen, Bilbranchen, Bilsynsbranchen, Blik- og Rørarbejderforbundet, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder, Brancheforeningen Cirkulær, Business Danmark, Campingbranchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), 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 Byggeri, Dansk Ejendomsmægler forening, Dansk Erhverv (DE), Dansk Erhvervsfremme (DEF), Dansk Fjernvarme, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri – Transport, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Mobilitet, Dansk Offshore, Dansk Person-Transport, Dansk Standard, Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Danske Advokater, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), 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, Dansk Industri (DI), DI Transport, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, ER-FAgruppen Bilsyn, Erhvervsstyrelsen, Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), FALCK Danmark A/S, Finans Danmark, Finans og Leasing, FOA, Fodgængerforbundet, Forbrugerrådet, 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, Forsvarets ejendomstjeneste, Forsvarets Færdselscenter, Forsvarets Materielstyrelse, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Friluftsrådet, Fynbus, GLS- Danmark, Green Power Denmark, Grundejeren.dk, Havari-kommissionen 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 Overenskomstansatte, Kommunernes Landsforening (KL), Kraka, Kran Blok Erfa, Krifa, Københavns Universitet – Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Kørelærerforeningen, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen af Menighedsråd, Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Ledernes Hovedorganisation, Livet med Handicap (LEV), Midtjyske Jernbaner, Midtjællands Kørelærerforening, Midttrafik, Molslinjen A/S, Motorhistorisk Samråd, Motorstyrelsen, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Politiforbundet, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik,

Samtlige byretter, Samtlige kommuner i Danmark, SEGES, Sikre Veje, SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark, SMVdanmark, Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD), Sydtrafik, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafikselskaberne i Danmark, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Trekantsområdet Brandvæsen, UlykkesPatientForeningen, Vestre Landsret, Østre Landsret, Aalborg Universitet – Sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning og Aarhus Letbane I/S.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (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 regioner	Lovforslaget forventes at understøtte sikring af provenu fra vejafgiftsordningen på ca. 1,5-2 mia. kr. årligt til staten (efter adfærd og tilbageløb), ligesom lovforslaget vil kunne understøtte indkrævning af ubetalte forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter.	Årlige omkostninger forbundet med den foreslåede opkrævningsordning for forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift i medfør af lovforslaget kan afholdes indenfor Sund & Bælt Holding A/S' eksisterende bevilling. Ved beslutning om indkrævning 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,	Ingen	Lovforslaget forventes at medføre IT-mæssige implementeringskonsekvenser for staten ved Sund & Bælt Holding A/S på 2,3 mio. kr. for

kommuner og regioner		<p>indkrævning af ubetalte bøder for manglende betaling af vejafgift. Ved beslutning om indkrævning på flere typer af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter forventes der yderligere implementeringsomkostninger, som vil skulle kvantificeres nærmere.</p> <p>Eventuelle ændringer i sagsbehandlingsgange samt administration hos politiet forventes at kunne afholdes inden for eksisterende bevillingsmæssige ramme.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	<p>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.</p>	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	<p>Lovforslaget kan have positive miljøkonsekvenser, idet forslaget vil bidrage til at sikre efterlevelse af den</p>	Ingen

	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	<p>Det er vurderingen, at det ikke er i strid med de EU-retlige regler om den frie udveksling af transportydelser at indføre opkrævningstiltag vedrørende forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter, der alene retter sig mod udenlandske køretøjer.</p> <p>Lovforslaget sikrer, at fastsættelse af takster på Storebæltsforbindelsen sker i overensstemmelse med eurovignetdirektivet, ved implementering af dele af direktivet.</p>	
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	<p>Nej</p> <p>X</p>

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 vil skulle varetage opgaver vedrørende opkrævning af forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter på transportministerens område i tilfælde, hvor såvel føreren som andre, der måtte hæfter 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 vil kunne afvise at give motordrevne køretøjer, hvortil der er knyttet forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter, adgang til passage af faste forbindelser (broer og tunneler).

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 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 foreslåede adgang til at opkræve forfaldne køretøjsrelaterede kontrolafgifter finder kun anvendelse, hvis både den fører, 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 føreren, 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 føreren m.v., der er blevet pålagt afgiften, er hjemmehørende her i landet, selv om køretøjet er indregistreret i udlandet.

Ifølge den foreslåede bestemmelses 2. pkt., vil Sund & Bælt Holding A/S med henblik på opkrævning i de ovennævnte tilfælde kunne afvise at give motordrevne køretøjer, hvortil der er knyttet 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 forfaldne fordringer, eller at vende om. For så vidt angår den praktiske gennemførelse af passagenægtelsen henvises til pkt. 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Kontrolafgifter, der er pålagt udenlandske førere, knytter sig således i medfør af den foreslåede bestemmelses 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 fører, 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 fører, der oprindeligt blev pålagt afgiften.

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 vil kunne bestemme, at stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse for opkrævning af 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 forfaldne køretøjsrelaterede bøder vil skulle ske efter forhandling med justitsministeren.



Opkrævning ved Sund & Bælt Holding A/S af 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 forfaldne køretøjsrelaterede bøder, og både den fører, som er blevet idømt bøden, og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, vil skulle være hjemmehørende i udlandet. Idømte køretøjsrelaterede bøder 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.

I det foreslåede § 120 c, stk. 4, fastsættes, at reglen i stk. 3 ikke vil finde anvendelse med hensyn til førere, 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 førere, som er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige, er, at der for disse lande er særligt lette muligheder for inddrivelse af strafretlige 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 førere, 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 den relevante ressortminister vil kunne fastsætte regler om, at stk. 1-4 finder tilsvarende anvendelse for opkrævning af 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.

Opkrævning ved Sund & Bælt Holding A/S af 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 fører, 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 den relevante ressortminister, 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 idømte 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 Sund & Bælt-lovens § 16, stk. 1, at for benyttelse af motorvejsvejsforbindelsen 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 i § 2, nr. 1, at der i § 16, stk. 2, efter »jf. dog stk. 3« indsættes: »og regler fastsat i medfør af stk. 9«.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren fastsætter niveauet for betalingen og principperne for regulering af denne for benyttelse af motorvejsforbindelsen over Storebælt i medfør af regler, der implementerer 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, jf. det foreslåede 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 motorvejsvejsforbindelsen 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 i § 2, nr. 2, 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 punkt 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 vil kunne 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 føreren 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 føreren, 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 fører 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 føreren 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 føreren 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.

Forordringer 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.

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 vil kunne anvende fast og mobilt vejsideudstyr til overvågning, herunder tv-overvågning og automatisk registrering af nummerplader, i det omfang det er nødvendigt for at udøve passagenægtelse efter § 16 a eller selskabets opgaver efter reglerne om opkrævning af køretøjsrelaterede bøder og afgifter i færdselsloven og forskrifter udstedt i medfør heraf.



Den foreslåede bestemmelse vil, sammen med den foreslåede bestemmelse i 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 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.



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 opkrævningsordning for køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter«.

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.

Oplysningerne vedrørende 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 i selve kameraudstyret. For så vidt angår de køretøjer, der figurerer på spærrelisten, slettes billedmaterialet, når håndteringen af køretøjet ved betalingsanlægget er overstået. 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 opkrævningsordning for køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter«.

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 afgiftspligten påhviler den registrerede ejer af køretøjet, men er der både registreret en bruger og en ejer af køretøjet, påhviler afgiftspligten 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. 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.

I 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«.

Formålet med ændringen er at forhøje det vejledende bødeniveau for overtrædelser af vejafgiftslovens § 7, stk. 1, og § 8, stk. 1 og stk. 5. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås, 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. 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 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 forfaldne på tidspunktet for lovens ikrafttræden. Det vil således indebære, at der via Storebæltsforbindelsen vil kunne indkræves 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.

Ifølge færdselslovens § 143 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Lovforslagets § 1, nr. 1, vil derfor ikke finde anvendelse eller ved kongelig anordning kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

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 bødestraffen 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.