



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

17. marts 2025

2025-1085

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 20. februar 2025 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L131 – 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.), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 19/2-25 fra DI Transport vedrørende bøder for overtrædelse af lov om vejafgift, jf. L 131 - bilag 2?

Svar:

Indledningsvist skal jeg slå fast, at jeg er meget opmærksom på de udfordringer, der indtil videre har medført, at mange transportvirksomheder har modtaget en bøde for manglende betalt vejafgift siden lov om vejafgift trådte i kraft den 1. januar 2025.

Som jeg også tidligere har udtalt, så er jeg som minister optaget af, at der udvises konduite her i starten af ordningen, så alle har mulighed for at komme godt i gang med ordningen og få håndteret eventuelle tekniske udfordringer i forbindelse med opstarten. Det er også derfor, at der ikke er udstedt bødeforelæg fra før den 9. januar. Sagerne vurderes løbende for så vidt muligt at tage højde for udfordringer i ordningen.

Hvis man som vognmand modtager et bødeforelæg, som man ikke mener, man skulle have modtaget, kan der gøres indsigelse over for det modtagne bødeforelæg, hvis man ikke ønsker at vedtage bødeforelægget. Herefter bliver indsigelsen behandlet af Færdselsstyrelsen med inddragelse af Sund & Bælt Holding A/S, for så vidt angår sagsoplysning af den konkrete sag. På den baggrund beslutter Færdselsstyrelsen, om bødeforelægget fastholdes eller annulleres.



I henvendelsen bemærker DI Transport, at flere transportvirksomheder oplever, at de modtager en bøde, fordi det ikke er muligt at anvende såkaldt "gap closing" ved længere udfald på boksen.

I den forbindelse har Sund & Bælt Holding A/S oplyst, at selskabet ved udfald på boksen har mulighed for at anvende såkaldt "gap closing", dvs. lukke udfald i datapunkter med den mest sandsynlige rute, så der ikke udstedes et bødeforlæg, hvis køretøjet passerer et kontrolpunkt i det tidsrum, hvor der er dataudfald. "Gap closing" kan både anvendes ved kortere og længere udfald i boksen, men som minimum kræver det dog et start- og slutpunkt for ruten for at kunne lade sig gøre.

Sund & Bælt Holding A/S har desuden oplyst, at selskabet har indbygget en tidsmæssig tolerance i systemet, der betyder, at der kigges på, om der har været signal og dermed betalt vejafgift, inden for en foruddefineret periode før kontroltidspunktet. Hvis der har været signal op til eller efter denne periode for kontroltidspunktet, udstedes der ikke et bødeforelæg eller anmeldes for bøde.

Sund & Bælt Holding A/S har ligeledes oplyst, at hvis vognmanden laver en indsigelse, og det via EETS-udbyderen kan dokumenteres, at den til køretøjet tilknyttede EETS-boks har lyst grønt under forseelsestidspunktet, vil bødeforelægget blive annulleret. Hvis EETS-boksen har lyst grønt, men Sund & Bælt Holding A/S ikke har modtaget data til brug for opkrævningen af vejafgift, ligger fejlen hos EETS-udbyderen, og udbyderen bliver trukket i udstedergodtgørelse i stedet. Vognmanden får således ikke en bøde.

Af henvendelsen fra DI Transport fremgår det desuden, at transportvirksomhederne får oplyst, at såfremt den til køretøjet tilknyttede EETS-boks får udfald og lyser rødt, skal chaufføren øjeblikkeligt stoppe kørslen og købe en rutebillet eller benytte app-løsningen. Sund & Bælt Holding A/S har oplyst, at der i kontrolsystemet gives en passende respit (svarende til den indbyggede tidsmæssige tolerance beskrevet ovenfor) til, at chaufføren enten får reaktiveret sit køretøjsudstyr eller får købt en rutebillet. Hvis en boks eller app lyser rødt, skal vognmanden købe en rutebillet ved første sikre mulighed for at gøre holdt. Derudover kan vognmanden, som tidligere beskrevet, gøre indsigelse over for det modtagne bødeforelæg, hvis vedkommende ikke ønsker at vedtage bødeforelægget.

I henvendelsen bemærker DI Transport endelig, at bøderne efter DI Transports mening ikke er rimelige, da de ikke differentierer mellem vognmænd, der bevidst snyder, og vognmænd, der har til hensigt at overholde ordningens regler.



Jeg skal hertil gøre opmærksom på, at det i lov om vejafgift i dag er fastsat, at den, der overtræder lovens § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 og 5, - det vil sige, hvis der ikke betales korrekt vejafgift eller er en aktiv EETS-boks, hvis et køretøj er udstyret med sådanne som opkrævningsmiddel – straffes med bøde, uanset om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Årsagen bag manglende betaling af korrekt vejafgift er således ikke afgørende for en bøde eller bødeforelæg.

Jeg vil i øvrigt henvise til pkt. 2.3.2 i det fremsatte lovforslags almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at det foreslåede bødeniveau skal være passende i forhold til tilfælde af systematisk snyd, men samtidig også, at det ikke må blive for højt i forhold til mere enkeltstående fejl og forglemmelser. Det fremgår endvidere, at det er Transportministeriets vurdering, at et vejledende bødeniveau på 9.000 kr. rummer en sådan balance.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas W. Danielsen".

Thomas Danielsen