



## HØRINGSNOTAT

December 2024

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

#### 1. Indholdsfortegnelse

2.	Høringen .....	1
1.1.	Høringsperiode .....	1
1.2.	Hørte myndigheder, organisationer m.v.....	2
2.	Høringssvarene .....	7
2.1.	Generelle bemærkninger til lovforslaget.....	8
2.2.	Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget.....	9
2.2.1.	Passagenægtelse .....	9
2.2.2.	Køretøjer omfattet af passagenægtelse.....	10
2.2.3.	Øget kontrol.....	11
2.2.4.	Opkrævningsperioden .....	11
2.2.5.	Forebyggelse af kødannelse.....	12
2.2.6.	Forhøjelse af vejledende bødeniveau .....	12
2.2.7.	Adgang til oplysninger om skyldnere .....	14
3.	Lovforslaget i forhold til lovudkastet .....	15

#### 2. Høringen

##### 1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og vejafgiftsloven (Opkrævning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter og forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse af vejafgiftsloven m.v.) har i perioden fra



den 1. november 2024 til den 2. december 2024 (31 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 5. november 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 5. november 2024.

### 1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringsspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringssparters orientering om navneskift, således at høringssparternes nye navne indgår. Høringsspart, som er ophørt, er ikke medtaget.

Der er ikke myndigheder, organisationer m.v., som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Høringsspart	Høringssvar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive høringssvar
3F Fælles Fagligt Forbund				
Advokatsamfundet				
Akademikerne				
Aluminium Danmark				
AMU Transport Danmark				
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd				
Arbejdsgiverforeningen KA				
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)				
Arbejdstilsynet				
Arriva Danmark A/S				
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport				
AutoBranchen Danmark				
Associationen Dansk Bio-brændsel (ADB)				
AUTIG - Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark				
AutocamperRådet				



BAT				
BAT-Kartellet				
Bilbranchen				
Bilsynsbranchen				
Blik- og Rørarbejderforbundet				
Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen				
Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder				
Brancheforeningen Cirkulær				
Brintbranchen				
Byggeriforeningen				
Business Danmark				
Campingbranchen				
Carta				
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)				
Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU)	X		X	
Cevea				
COWI				
Cyklistforbundet				
DAKOFA (Dansk Kompetencecenter for Cirkulær Omstilling)				
Danmarks Frie Autocampere (DFAC)				
Danmarks Motor Union (DMU)				
Danmarks Naturfredningsforening (DN)				
Danmarks Statistik				
Danmarks Tekniske Universitet – Transport				
Dansk Agroindustri				
Dansk Aktionærforening				
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)				
Dansk AutoGenbrug				
Dansk Automat Brancheforening (DAB)	X		X	
Dansk Automobil Sports Union				
Dansk Bilforhandler Union				
Dansk Byggeri				
Dansk Ejendomsmæglerforening				



Dansk Elbil Alliance				
Dansk Erhverv (DE)	X	X		
Dansk Erhvervsfremme (DEF)				
Dansk Fjernvarme				
Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM)				
Dansk Gartneri				
Dansk Gasteknisk Center				
Dansk Handicap Forbund				
Dansk Industri (DI)				
Dansk Kørelærer-Union				
Dansk Maskinhandlerforening				
Dansk Metal				
Dansk Methanolforening				
Dansk Mobilitet				
Dansk Offshore				
Dansk PersonTransport	X	X		
Dansk Solcelleforening				
Dansk Standard				
Dansk Told- og Skatteforbund				
Dansk Transport og Logistik (DTL)				
Dansk Ungdoms Fællesråd				
Dansk Vand- og Spildevandsforening				
Dansk Vejforening				
Danske Advokater				
Danske Handicaporganisationer				
Danske Havne				
Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL)				
Danske Maritime				
Danske Motorcyklister				
Danske Rederier	X		X	
Danske Regioner				
Danske Speditører				
Danske Synsvirksomheder				
DANVA				
Datatilsynet				
DBU				
De Danske Bilimportører				
De Samvirkende Købmænd				
Den Danske Dommerforening	X			X
Det Centrale Handicapråd				
Det Faglige Hus				



DI Transport	X	X		
Dommerfuldmægtigfor- eningen				
Domstolsstyrelsen				
DTL - Danske Vognmænd	X	X		
Dækbranchen Danmark				
Eksportrådet				
Emballageindustrien				
ERFAGruppen Bilsyn				
Fagbevægelsens Hovedor- ganisation (FH)				
FALCK Danmark A/S				
Finans Danmark				
Finans og Leasing	X	X		
Finansforbundet				
FOA				
Fodgængerforbundet				
Forbrugerrådet				
FORCE Technology				
Foreningen af Danske Skat- teankenævn				
Forenede Danske Motor- ejere (FDM)				
Foreningen af Frie Kørelæ- rere				
Foreningen af Offentlige Anklagere				
Foreningen af Vognimport- ører i Danmark				
Foreningen Tekniske Kon- sulenter for Vejtransport				
Forhandlingsfællesskabet (SHK og KTO)				
Forsikring & Pension				
Frie Danske Lastbilvogn- mænd (FDL)				
Frie Funktionærer				
FSR – Danske revisorer				
Friluftsrådet				
Fynbus				
GAFSAM				
GLS Danmark				
Green Power Denmark				
Grundejeren.dk				
Havarikommissionen for vejtrafikulykker				
HK Trafik og Jernbane				
Ingeniørforeningen (IDA)				
Institut for Menneskeret- tigheder				



Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet				
Institut for planlægning – Aalborg Universitet				
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport	X	X		
ITS Danmark				
Klimarådet				
Kommunal Teknisk Chef-forening				
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	X	X		
Landdistrikternes Fællesråd				
Landsforeningen af Forsvarsadvokater				
Landsforeningen af Menighedsråd				
Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede				
Ledernes Hovedorganisation				
Livet med Handicap (LEV)				
Mellempfolkeligt Samvirke				
Midtjyske Jernbaner				
Midtsjællands Kørelærerforening				
Midttrafik				
Molslinjen A/S				
Motorhistorisk Samråd				
Mover				
Movia				
NOAH-Trafik				
Nordjyllands Trafikselskab				
Oxfam IBIS				
Politiforbundet	X		X	
Region Hovedstaden				
Region Midtjylland				
Region Nordjylland				



Region Sjælland				
Region Syddanmark				
Rådet for Bæredygtig Trafik				
Rådet for Grøn Omstilling				
Rådet for Sikker Trafik				
Samtlige byretter				
Samtlige kommuner i Danmark	Hørings-svar modtaget fra Hillerød Kommune og Tårnby Kommune		X	
SEGES				
Sikre Veje				
SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark				
SMVdanmark				
SRF Skattefaglig forening				
Sydtrafik				
Sø- og Handelsretten				
Teknisk Landsforbund				
Trafikforbundet				
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet				
Trafikselskaberne i Danmark				
Transportens Arbejdsgivere (ATL)				
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)	X		X	
Trekantsområdet Brandvæsen				
UlykkesPatientForeningen				
Vestre Landsret	X			X
Østre Landsret	X			X
Aalborg Universitet – Sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning				
Aarhus Letbane I/S				
Ældre Sagen				

## 2. Høringsvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne hørings-svar om udkastet til lovforslag.



Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings-svar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

#### *2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget*

Dansk Erhverv, Dansk PersonTransport, DI Transport, DTL, ITD, og Landbrug & Fødevarer er generelt positive over forslaget om at give Sund & Bælt Holding A/S adgang til at nægte udenlandske køretøjer passage af faste forbindelser.

Dansk Erhverv har blandt andet anført, at de anerkender, at opkrævning af ubetalte kontrolafgifter og bøder pålagt udenlandske køretøjer er en udfordring for de danske myndigheder. Dansk Erhverv støtter derfor forslaget. Dansk Erhverv har endvidere anført, at de mener, at passagenægtelse både vil have en præventiv effekt, der tilskylder til at betale vejafgiften, ligesom tiltaget vil have en reel effekt på opkrævningen af bøder og afgifter, hvilket er positivt.

Dansk PersonTransport bemærker, at bedre håndhævelse af udenlandske køretøjers forseelser i Danmark er af stor betydning for den danske persontransportbranche, og Dansk PersonTransport anser derfor lovforslaget som et korrekt og nødvendigt initiativ.

Landbrug & Fødevarer har anført, at de bakker op om en effektiv kontrol af vejafgiften, så denne ikke ender med at være konkurrenceforvridende.

*Transportministeriet har noteret sig Dansk Erhvervs, Dansk PersonTransports, DI Transports, DTL's, ITD's, og Landbrug & Fødevarers bemærkninger.*





## 2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

### 2.2.1. Passagenægtelse

ITD bemærker, at den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 1, kan forstås således, at bestemmelsen om passagenægtelse kun finder anvendelse i tilfælde, hvor kontrolafgiften eller bøden også påhviler føreren. ITD opfordre til, at bestemmelsen præciseres således, at det klart fremgår, at bestemmelsen ikke kun omfatter tilfælde, hvor føreren også hæfter for den køretøjsrelaterede kontrolafgift eller bøde.

ITD bemærker endvidere, at hvis køretøjet er solgt til en ny ejer, som er i god tro, bør det ikke medføre passagenægtelse for den nye ejer. ITD foreslår, at det overvejes, om det ikke vil være hensigtsmæssigt at indføre en undtagelse, hvis køretøjet er solgt, hvor fordringen således hverken påhviler den nuværende ejer eller fører.

Dansk Erhverv bemærker, at det er uklart om den foreslåede bestemmelse i § 120 c, stk. 4, går på føreren af køretøjet eller på selve køretøjet.

*Transportministeriet bemærker, at der er foretaget tilpasninger af bestemmelsen i den foreslåede § 120 c, således at det er præciseret, at bestemmelsen finder anvendelse i tilfælde, hvor skyldneren eller andre, der måtte hæfte, er hjemmehørende i udlandet.*

*Omtale af "førere" i den foreslåede § 120 c, stk. 1 og 3, er således udgået, da det ikke har været hensigten, at bestemmelsen alene skulle omfatte tilfælde, hvor føreren også hæfter for den køretøjsrelaterede kontrolafgift eller bøde.*

*Det er endvidere tilføjet i lovforslagets bemærkninger, at den aktuelle føreres nationale tilhørsforhold ingen betydning har i selv passagenægtelsessituationen. Det, der er afgørende, er, at såvel skyldneren som andre, der måtte hæfte for kontrolafgiften eller bøden, og det køretøj, hvormed overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet.*

*Transportministeriet skal i øvrigt henvise til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, hvoraf det fremgår, at kontrolafgifter, der er pålagt udenlandske skyldnere, i medfør af den foreslåede bestemmelses 2. pkt. knytter sig til det udenlandske køretøj, som overtrædelsen er begået med. Passage vil derfor efter den foreslåede bestemmelse kunne nægtes, selvom den aktuelle fører af køretøjet, der ønsker at passere den pågældende faste forbindelse,*



*ikke er den skyldner, som oprindeligt er blevet pålagt afgiften. Det vil for eksempel kunne være tilfældet, hvis køretøjet har skiftet ejer, siden afgiften blev pålagt, eller fordi køretøjet tilhører en transportvirksomhed, hvis køretøjer benyttes af forskellige førere. Det vil for eksempel også kunne være tilfældet, hvis køretøjet er et udenlandsk udlejnings- eller leasingkøretøj, og afgiften tidligere er blevet pålagt en anden udenlandsk fører under brug af samme køretøj. Hvis den aktuelle fører i sådanne situationer vælger at betale kontrolafgiften for at få mulighed for at passere den faste forbindelse, vil et sådant forhold skulle anses som et civilretligt anliggende mellem den betalende, aktuelle fører og den skyldner, der oprindeligt blev pålagt afgiften.*

*Det er Transportministeriets vurdering, at indførelse af en undtagelse i forhold til udenlandske køretøjer, der er videresolgt til en ny ejer, vil gøre ordningen vanskelig at administrere i praksis, hvilket vil underminere lovforslagets formål om effektiv opkrævning over for udenlandske skyldnere. Transportministeriet finder derfor, at de foreslåede regler, er nødvendige for at opnå lovforslagets formål.*

#### *2.2.2. Køretøjer omfattet af passagenægtelse*

Dansk PersonTransport bemærker, at udenlandske busser ikke eksplicit nævnes i lovforslaget og anfører, at de er i tvivl om lovens anvendelsesområde med hensyn til håndhævelse af udenlandske bussers forseelser i Danmark. Dansk PersonTransport opfordrer til, at det i lovforslagets bemærkninger nævnes eksplicit, at de forbedrede håndhævelsesmuligheder også gælder for udenlandske busser. Det vil bidrage til klarhed og sikre, at der ikke er tvivl om lovens anvendelsesområde.

*Transportministeriet bemærker, at adgangen til at nægte passage i den foreslåede § 120 c gælder i forhold til motordrevne køretøjer. Motordrevne køretøjer skal forstås i overensstemmelse med definitionen i færdselslovens § 2, nr. 14, hvoraf følger, at et motordrevet køretøj er et køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. En bus er et motordrevet køretøj. Udenlandske busser vil således kunne nægtes passage af faste forbindelser, hvis betingelserne i den foreslåede § 120 c i øvrigt er opfyldt.*

*Da det fremgår udtrykkeligt af ordlyden af den foreslåede § 120 c, stk. 1, at adgangen til passagenægtelse omfatter motordrevne køretøjer, finder Transportministeriet, at der ikke er behov for at præcisere dette yderligere.*



Dansk Erhverv og DTL bemærker, at adgang til at nægte passage af faste forbindelser bør omfatte samtlige af en udenlandsk transportvirksomheds køretøjer, hvis der til blot ét af virksomhedens køretøjer er knyttet en ubetalt kontrolafgift eller bøde

*Transportministeriet bemærker, at den foreslåede ordning om passagenægtelse er et indgribende, men nødvendigt tiltag. På grund af tiltagets indgribende karakter er det ud fra en proportionalitetsafvejning afgørende, at opkrævningstiltaget ikke er mere indgriben end nødvendigt. Det er Transportministeriets vurdering, at det ikke vil være proportionalt, at samtlige af en udenlandsk transportvirksomheds køretøjer skal kunne nægtes passage, hvis der til blot ét af virksomhedens køretøjer er knyttet en forfalden kontrolafgift eller bøde.*

#### 2.2.3. Øget kontrol

DTL bemærker, at der bør være permanent kontrol ikke kun ved Storebæltsforbindelsen, men også ved alle dansk-tyske grænseovergange, ved Øresundsforbindelsen, ved alle færgehavne med godsforbindelse til udlandet, samt ved den kommende Femern-forbindelse.

*Transportministeriet skal henvise til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, hvoraf følger at 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.*

#### 2.2.4. Opkrævningsperioden

Dansk Erhverv og DTL bemærker, at opkrævningsperioden (tiden på spærrelisten) bør være længere, f.eks. 12 eller 18 måneder.

*Transportministeriet skal henvises til pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkningerne, hvoraf fremgår, at passagenægtelse af faste forbindelser alene vil være virksomhedsfuld i forhold til køretøjer, der har gentagen transport til Danmark. Tilbagevendende transport må antages at finde sted indenfor en periode af 6 måneder. Det fremgår på den baggrund endvidere af bemærkningerne*



til lovforslagets § 1, nr. 1, (den foreslåede § 120 c, 2), at det forventes, at opkrævningsperioden i medfør af den foreslåede bestemmelse vil blive fastsat til 6 måneder. Det fremgår endvidere, at perioden dog kan tilpasses, hvis det måtte vise sig, at tilbagevendende transport sker indenfor en kortere eller længere periode.

#### 2.2.5. Forebyggelse af kødannelse

Dansk Erhverv og DI Transport bemærker, at nægtelse af passage over Storebæltsforbindelsen ikke må resultere i kødannelse.

DI Transport opfordre til, at det tydeligt kommunikeres til branchen, hvordan passagenægtelsen i praksis vil finde sted, så branchens aktører ved, hvordan de skal tilgå betalingsanlægget ved Storebæltsforbindelsen i tilfælde, hvor andre køretøjer nægtes passage og af den grund vil spærre baner ved betalingsanlægget.

*Transportministeriet har noteret sig Dansk Erhvervs og DI Transports bemærkninger og skal i øvrigt henvises til pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at Sund & Bælt Holding A/S vil fastlægge procedurer for passagenægtelse, som tilgodeser, at passagenægtelsen ikke medfører kødannelse. Det fremgår endvidere, at passagenægtelse i perioder med særlig trængsel, hvor yderligere kødannelse ikke vil kunne undgås, for eksempel i forbindelse med ferietrafik og højtider, ikke vil skulle gennemføres.*

#### 2.2.6. Forhøjelse af vejledende bødeniveau

Dansk Erhverv bemærker, at Dansk Erhverv støtter op om at forhøje det vejledende bødeniveau til 9.000 kr. for overtrædelse af vejafgiftsloven. Det påpeges, at det kan overvejes at indføre gentagelsesvirkning. Dansk Erhverv opfordrer samtidig til, at alle data, statistikker og oplysninger om vejafgiften bliver lagt frem.

DI Transport bemærker, at man finder, at en bøde på 9.000 kr. som følge af en simpel administrativ fejl ikke er proportional.

DTL finder, at det vejledende bødeniveau for overtrædelse af vejafgiftsloven bør forhøjes for at bevare en præventiv effekt. Herudover foreslår DTL, at der skal indtræde gentagelsesvirkning ved yderligere overtrædelser.

Finans og Leasing påpeger, at ejer ikke hæfter solidarisk for bøder under vejafgiftsloven.



ITD bemærker, at ITD ikke kan støtte forslaget om at hæve bødeniveauet, da det kan ramme vognmænd, som forsøger at overholde lovgivningen, hårdt. ITD bemærker, at det er uproportionalt, at der kan være tale om bøder på 45.000 kr., hvis en boks ved en fejl ikke har været aktiv på grund af manglende strøm i fem dage.

ITD mener, at sanktionen bør gradueres efter de konkrete forhold, og at der skal ses på, om overtrædelsen er begået forsætligt eller uagtsomt. ITD henviser i den forbindelse til belgisk regulering og lavere bødeniveau heri end foreslået i lovforslaget.

ITD bemærker, at det er væsentligt, at kontrollen er så effektiv, at et køretøj registreres i kontrollen langt oftere end seks eller 11 gange, som lovforslagets beregningseksempel for antal bøder, før det ikke kan betale sig ikke at betale vejafgift, anvender. ITD mener, at det bør tilstræbes, at kontrollen mindst en gang i døgnet registrerer et givent køretøj. ITD nævner et eksempel med, at hvis et køretøj kører 160 dage på et år, men bliver fanget i kontrollen 100 af disse dage, giver det en bøde på 450.000 kr. eller 900.000 kr. i alt på et år.

ITD bemærker herudover, at man er betænkelig ved, at der sanktioneres ved fejlagtig registrering af køretøjets CO<sub>2</sub>-emissions- eller vægtklasse. ITD påpeger, at der generelt er fejlagtige registreringer i Motorregisteret.

Landbrug & Fødevarer bemærker, at organisationen er bekymret for, at bødeniveauet hæves allerede, inden afgiften træder i kraft, og før, at der er erfaringer med ordningen. Landbrug & Fødevarer påpeger, at et generelt højere bødeniveau også rammer de virksomheder, som forsøger at overholde reglerne, men som kan opleve tekniske udfordringer med køretøjsudstyret eller have startproblemer i ordningen. Landbrug & Fødevarer finder dette problematisk og er bekymrede for, at lovlydige vognmænd rammes hårdt på grund af tekniske udstyr.

Landbrug & Fødevarer ønsker, at bødeniveauet differentieres efter overtrædelsens karakter og antallet af overtrædelser. Samtidig havde organisationen gerne set, at der var erfaringer med ordningen, inden det blev besluttet at ændre bødeniveauet. Landbrug & Fødevarer ønsker, at der i starten af vejafgiftsordningen kun udskrives bøder, når der ikke er monteret køretøjsudstyr, eller hvis der sker bevidst snyd.



*Transportministeriet skal indledningsvis bemærke, at dette lovforslag har en foreslået ikrafttrædelsesdato på 1. juli 2025, jf. lovforslagets § 4. Vejafgiftsordningen, jf. lov om vejafgift, finder anvendelse fra den 1. januar 2025, hvor det vejledende bødeniveau vil følge de oprindelig fastsatte retningslinjer, hvorefter bøden som udgangspunkt vil være på 4.500 kr. pr. overtrædelse.*

*Det er Transportministeriets forventning, at eventuelle startvanskeligheder i forbindelse med ordningens ikrafttrædelse vil være håndteret inden den foreslåede bødeforhøjelse træder i kraft den 1. juli 2025.*

*Transportministeriet skal i øvrigt bemærke, at det følger af vejafgiftslovens § 16, stk. 1, at den, der overtræder vejafgiftslovens § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, straffes med bøde, uanset om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Vejafgiftsloven opererer således med et objektivt strafansvar. Det indebærer, at det ikke har betydning for strafansvaret, hvad årsagen til overtrædelsen er.*

*Den foreslåede ændring af vejafgiftsloven angår alene ændring af det vejledende bødeniveau, som er foreslået i 2023 ved vejafgiftsloven og ikke, om tilregnelserkravet i vejafgiftsloven (objektivt ansvar) skal ændres. For så vidt angår baggrund for, at der er valgt et objektivt strafansvar for overtrædelse af vejafgiftslovens regler henvises til forarbejderne til lov nr. 763 af 13. juni 2023.*

*Transportministeriet skal i øvrigt henvise til pkt. 2.3.2 i lovforslagets 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.*

#### *2.2.7. Adgang til oplysninger om skyldnere*

Finans og Leasing bemærker, at som ejer af lastbilerne er deres medlemmer solidarisk hæftende (med brugerne) for vejafgifterne.

Det er derfor et stort fokus for leasingselskaberne, at leasingtagerne betaler deres vejafgifter, så leasinggiver ikke skal pålægges at betale. Finans og Leasing er bekymrede for, at ubetalte vejafgifter kan hobe sig op i længere tid hos vognmanden, og at store beløb i sidste ende (eventuelt ved vognmands konkurs) skal betales af leasinggiver.



Organisationen ønsker derfor et værktøj til at kunne kontrollere, at leasingtager løbende betaler sine vejafgifter. Det foreslås, at leasingselskaber får adgang til at få indsigt i, om en leasingtager har betalt sine vejafgifter. Denne indsigt/adgang bør blandt andet gives løbende ved indsigt i Sund & Bælt Holding A/S' data om den pågældende vognmand eller lastbil eller på konkret forespørgsel til Sund & Bælt Holding A/S, f.eks. om en konkret lastbil.

*Transportministeriet har noteret sig Finans og Leasings forslag. Transportministeriet bemærker, at en adgang til data hos Sund & Bælt Holding A/S, i det af Finans og Leasing foreslåede omfang, vil indebære en videregivelse af oplysninger om strafbare forhold. Det er Transportministeriets umiddelbare vurdering, at dette vanskeligt vil kunne ske inden for rammerne af den databeskyttelsesretlige lovgivning.*

### **3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet**

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- I § 120 c og § 16 a er "føreren" eller "førere" erstattet af "skyldneren" eller "skyldnere". Ændringen har ikke materiel betydning for lovforslagets indhold.
- Transportministeriet har på eget foranledning i øvrigt indsat enkelte præciserende tilføjelser i lovforslagets bemærkninger. Tilføjelserne har ikke materiel betydning for lovforslagets indhold.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig og redaktionel karakter.