

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Deres ref.: 2024-2189

Vor ref.: 24-269

Dato: 2.12.2024

Høringsvar til udkast til 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.)

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til ovennævnte høring:

Generelle bemærkninger

DTL er enige i, at der er helt afgørende for den præventive effekt af bøder og kontrolafgifter på færdselsområdet, at de bagvedliggende regler er underlagt en effektiv kontrol og håndhævelse, og at dette også sker i forhold til udlændinge, som under ophold i Danmark er blevet idømt eller pålagt for overtrædelse af danske regler.

Efter DTLs opfattelse så opfyldes dette formål langt fra ved nærværende udkast til lovforslag.

I den forbindelse skal DTL henvise til vedlagte fællesbrev af 4. september 2023 fra transportbranchen til transportministeren, justitsministeren og skatteministeren.

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.

I den forbindelse skal det bemærkes, at ifølge bemærkninger til lovforslaget så er det kun ca. 20 pct. af godstrafikken med lastbil, som passerer Storebæltsforbindelsen, som er udenlandsk.

Effektiv inddrivelse

Politiet bør have en rolle i kontrollen, håndhævelsen og inddrivelse, og der bør ikke alene være tale om en administrativ kontrol. Politiets ANPG-kameraer bør inddrages i kontrollen og håndhævelsen. Ved vejsidekontrol bør Politiet kontrollere for manglende betaling af bøder og kontrolafgifter, og i givet fald tilbageholde køretøjet, indtil der er betalt eller stillet sikkerhed for betalingen. Der bør også

være mulighed for klampe køretøjet, indtil der er betalt eller stillet sikkerhed for betaling af forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter.

Og det bør være i forhold til betaling af forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter for alle køretøjer, som virksomheden er ejer/bruger af, og ikke kun forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter i forhold til det konkrete køretøj, som bliver stoppet.

Hvis man ikke fra start sørger for en effektiv inddrivelse, så vil man ende i samme situation som for p-afgifter pålagt udenlandske lastbiler – de bliver ikke betalt.

For at følge op på, hvordan kontrollen, håndhævelsen og inddrivelsen går i forhold til udenlandske køretøjer, så bør der være en månedlig tilbagemelding fra Sund og Bælt samt Gældsstyrelsen til Folketingets Transportudvalg med en opgørelse af antallet af overtrædelser til udenlandske køretøjer, og en opgørelse af hvor mange, som fortsat ikke er betalt.

Specifikke bemærkninger

Afvisning af passage

DTL er positive overfor forslaget om 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, samt at forhøje bøderne.

Efter DTLs opfattelse så bør der være adgang til at nægte passage af faste forbindelser gælde for alle virksomhedens køretøjer. Dvs. at såfremt virksomhedens køretøjer har forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter, så kan Sund & Bælt Holding A/S' nægte alle virksomhedens køretøjer passage af faste forbindelser.

Det kan også have en præventiv effekt i forhold til virksomheden, fx hvis virksomheden er ejer/bruger af andre køretøjer med forfaldne køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter, men disse passerer ikke Storebæltforbindelsen.

I den forbindelse bemærkes det, at køretøjsoplysningerne vil fremgå af IMI-registreret, såfremt chaufføren er udstationeret.

Der bør også gives hjemmel til at klampe de køretøjer, der ikke betaler på stedet.

Spærreliste

Det fremgår af bemærkningerne, at "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.”

Efter DTLs opfattelse så bør spærrelisten opbevares af Sund & Bælt Holding A/S i mindst 12 måneder, og spærrelisten bør omfatte alle virksomhedens køretøjer, jf. ovenfor.

Forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse af vejafgiftsloven

DTL er enige i, at det vejledende bødeniveau for overtrædelse af vejafgiftsloven bør forhøjes for at bevare sin præventive effekt.

Desuden bør der efter DTLs opfattelse indtræde gentagelsesvirkning ved yderligere overtrædelser i lighed med, hvad der gælder ved overtrædelse af de nugældende regler om vejbenyttelsesafgift.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Transportminister Thomas Danielsen
Justitsminister Peter Hummelgaard
Skatteminister Jeppe Bruus

4. september 2023

Styrk kontrollen med vejafgiften

Lastbiler skal om halvandet år betale en kilometerbaseret vejafgift i Danmark. Det bliver dermed mange gange dyrere at køre lastbil end under det nuværende system med tidsbaserede vejbenyttelsesafgifter. Det betyder, at kontrollen bliver endnu vigtigere end før, fordi unddragelse af vejafgiften medfører en væsentlig konkurrenceforvridning.

Vi skriver som samlet transportbranche, fordi vi er bekymret for, at det vedtagne kontroltryk og inddrivelsesmodel ikke er tilstrækkeligt til at sikre lige konkurrencevilkår og mindske risikoen for snyd.

Kontrol med vejafgiften

Vi anerkender, at metoden med digital kontrol baseret på nummerpladegenkendelse har potentiale til at blive langt mere effektiv end kontrol udelukkende ifm. vejsidekontrollen. Desværre bliver potentialet ikke indfriet med det kontroltryk, der er vedtaget. Seks faste kontrolpunkter og et tilsvarende antal fleksible kontrolenheder er efter vores vurdering ikke nok til at holde et tilstrækkeligt højt kontroltryk og dække det offentlige vejnet effektivt.

For at undgå 'sorte' pletter på landkortet mener vi, at antallet af både faste og fleksible kontrolenheder skal forhøjes. Der bør som minimum være permanent kontrol ved alle de dansk-tyske grænseovergange, ved Øresundsforbindelsen, ved alle færgehavnene med godsforbindelser til udlandet samt ved den kommende Femern-forbindelse. Vi opfordrer også til, at politiets ANPG-kameraer og miljøzone-kameraerne i byerne bliver inddraget i kontrollen med vejafgiften.

Vejafgiften står til at generere en merindtægt til staten i milliardstørrelsen. Vi mener, at der skal prioriteres flere midler til mere kontrol, som i denne sammenhæng må udgøre en relativ lille merinvestering for staten. Afgifterne behøver således ikke at stige som følge af, at man øger kontrollen.

Ser vi fx til Tyskland, er kontrollen af mauten langt mere omfattende, end den kontrol der lægges op til i Danmark. Det er vores erfaring, at det høje kontroltryk i Tyskland er medvirkende til, at relativt få undlader at betale mauten, og de der gør, løber en risiko for at blive stoppet og indkrævet manglende betaling.

Inddrivelse af bøder

Det er helt afgørende, at der er en effektiv inddrivelsesmodel af bøder for manglende betaling af vejafgiften. Vi er stærkt bekymret for, at der sker en gentagelse af de massive udfordringer, der er med inddrivelsen af parkeringsafgifter pålagt udenlandske lastbiler på motorvejsrastepladserne.

Vi anerkender, at der er bedre muligheder for at identificere udenlandske vognmand, der ikke har betalt vejafgiften, end tilfældet er med parkeringsafgifterne, da kontrolmyndighederne kan bruge Eurocaris-systemet. Men da flere lande ikke er med i Eurocaris-samarbejdet, vil der være tilfælde, hvor det praktisk talt er umuligt at identificere skyldneren. Her bør Danmark samarbejde med de lande omkring en løsning, der gør det muligt at udveksle de nødvendige oplysninger, inden lovgivningen træder i kraft.

Vi forudser og er meget bekymret for, at selvom myndighederne rent faktisk identificerer udenlandske vognmænd, der ikke betaler vejafgiften, vil der blive store udfordringer med at inddrive bøden. Det udgør et alvorligt problem for troværdigheden og opbakningen til den nye lovgivning. Det viser udfordringerne på parkerings- og færdselsområdet med stor tydelighed. Virksomheder, der ikke betaler vejafgiften, får en utilbørlig konkurrencefordel, som der bør arbejdes hårdt på at forhindre.

Vi opfordrer til, at myndighederne opprioriterer den administrative indsats på inddrivelsesområdet og udnytter alle de værktøjer, som gældsinddrivelsesloven og andre danske og europæiske regelsæt på området giver mulighed for.

Men det er næppe nok til at sikre en effektiv inddrivelsesmodel. Derfor foreslår vi, at politiet påtager sig en rolle i inddrivelsen af ubetalte bøder i vejsidekontrollen. Det styrker kontrollen og sikrer, at bøden bliver betalt, og det har samtidig en præventiv virkning, så flere betaler bøden i udgangspunktet. Færdselsloven indeholder i dag regler om tilbageholdelse af køretøjer indtil forskyldte bøder er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Bestemmelsen bliver dog langt fra anvendt. Vi mener, at politiet bør anvende denne mulighed, hvis det kan konstateres, at et køretøj (trækkeren) har mindst 2-3 ubetalte bøder, hvor betalingsfristen er overskredet. For en effektiv kontrol kræver det, at de nødvendige bødeoplysninger bliver koblet sammen med politiets ANPG-kameraer, så de kan stoppe lastbilen.

Loft på antal rutebilletter

Bruger man en rutebillet til betaling af vejafgiften, er der mulighed for at ændre ruten, efter transporten er afsluttet. I udgangspunktet er det hensigtsmæssigt, at der åbent for ændringer af hensyn til at sikre fleksibiliteten og kunne tilpasse sig pludseligt opståede ruteændringer o.lign.

Men det åbner samtidig en risiko for, at rutebilletten bliver anvendt til at opnå en lavere vejafgift, der ikke svarer til den faktiske kørte rute. Hvis der er et lavt kontroltryk, øges denne risiko, men selv med et højt kontroltryk er risikoen til stede.

Vi anbefaler derfor, at der bliver indført et proportionalt loft over antallet af rutebilletter for en given lastbil inden for en nærmere bestemt tidsperiode for at forhindre forsætligt misbrug.

Konklusion

For at sikre den nødvendige respekt for den nye vejafgift, skal der være et højt kontroltryk og en effektiv inddrivelse fra 1. januar 2025. Efter vores opfattelse er det langt bedre at starte ud på et højt kontrolniveau, som efterfølgende kan nedjusteres, hvis erfaringerne giver mulighed for det.

Branchens konkurrencekraft samt tillid og opbakning til den nye vejafgift afhænger af, at staten sikrer en høj efterlevelse af reglerne. Vi stiller os naturligvis til rådighed for at drøfte muligheder om en styrket kontrol og det videre arbejde.



Jesper Kronborg
Branchedirektør
Dansk Erhverv Transport



Erik Østergaard
Adm. Direktør
DTL - Danske Vognmænd



Martin Aabak
Adm. direktør
Danske Speditører



Stefan K. Schou
Adm. Direktør
ITD



Karsten Lauritzen
Branchedirektør
DI Transport



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal
1220, København K
J.nr: 2024-2189
Sendt til: trm@trm.dk

Høring over lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift.

DI Transport takker for muligheden for at afgive høring over lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift.

DI Transport vil indledningsvist gerne kvittere for formålet med lovforslaget, som er at øge muligheden for at sikre, at vejafgiften opkræves effektivt for alle køretøjer, herunder også udenlandske køretøjer. Som DI Transport har gjort opmærksom på under hele processen forbundet med implementeringen af vejafgiften, er det nødvendigt at indføre en kontrol som sikrer, at alle lastbiler, uanset oprindelsesland, betaler deres vejafgift. Derfor bakker DI Transport op om forslaget om at nægte udenlandske køretøjer passage af faste forbindelser, i første omgang Storebæltsforbindelsen. DI Transport noterer sig, at det udelukkende er det motordrevne køretøj, som nægtes passage. Det er vigtigt, at der fremadrettet holdes fast i dette, således at det forbliver muligt, at et køretøj uden forfaldne bøder og kontrolafgifter, kan hente en sættevogn, som et tilbageholdt køretøj ikke kan køre videre med.

DI Transport noterer sig, at det med forslaget også gøres muligt at nægte et udenlandsk motorkøretøj passage over Storebæltsforbindelsen ved ubetalte kontrolafgifter, herunder parkeringsafgifter. Det fremgår af lovforslaget, at forslaget om at nægte køretøjer passage, som følge af ubetalte parkeringsafgifter, skal ses som et middel til at opkræve og inddrive de kontrolafgifter, som Færdselsstyrelsen udsteder til udenlandske chauffører for manglende efterlevelse af parkeringsbestemmelserne på de statslige rasteplasser på motorvejsnettet, herunder bestemmelsen om tidsbegrænset parkering på 25 timer for lastbiler. DI Transport har tidligere udtrykt, at 25-timers-reglen er problematisk for mange udenlandske køretøjer og deres chauffører, som skal afholde det reducerede egentlige hvil på 45 timer jf. køre- og hviletidsreglerne. Derfor vil det efter DI Transports overbevisning være mere fordrende for transportbranchen, at 25-timers-reglen afskaffes og det på danske rasteplasser gøres muligt at afvikle 45 timers hvil.

DI Transport noterer sig, at nægtelse af passage over Storebæltsforbindelsen ikke må resultere i kødannelse. Hertil vil DI Transport opfordre til, at det tydeligt kommunikerer 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. DI Transport noterer sig, at passagenægtelse ikke gennemføres 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.

DI Transport noterer sig, at bødeniveauet for ikke at have betalt vejafgift fordobles fra 4.500 kr. til 9.000 kr. Hertil vil DI Transport gerne gøre opmærksom på, at en bøde på 9.000 kr. som følge af en simpel administrativ fejl er uproportionel høj.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Tinne Hjerrild Jakobsen (thj@skaf-net.dk)
Titel: CFU svarer på høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift
Sendt: 04-11-2024 13:42

CFU har ingen bemærkninger til ovennævnte høring

Med venlig hilsen

Tinne Hjerrild Jakobsen
Fuldmægtig



CFU - Centralorganisationernes Fællesudvalg

Niels Hemmingsens Gade 10, 4.
1153 København K

Direkte telefon 4224 1698
Mail: thj@skaf-net.dk

FORTROLIGHED: Denne e-mail og evt. vedhæftede filer kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke rette modtager, bedes du venligst omgående underrette os og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil uden at beholde en kopi og uden at videregive oplysninger om indholdet.

Vores persondatapolitik fremgår af vores hjemmesider:

<https://www.skaf-net.dk/persondatapolitik>

<https://www.lc.dk/persondatapolitik>

<https://www.co10.dk/persondatapolitik>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gunnar Sørensen (gus@d-a-b.dk)
Titel: Hørings svar
Sendt: 18-11-2024 10:41

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Vedr. sagsnummer 2024-2189.

Undertegnede har ingen kommentarer til ”Høring over udkast til 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.)”

Med venlig hilsen

Gunnar Sørensen
Formand



Dansk Automat Branche
Tlf.: +45 40 35 55 33
E mail: gus@d-a-b.dk

Til: Xenia Petrusjka Saxil Andersen (xsa@trm.dk)
Cc: Jacob K. Clasen (JC@danishshipping.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anna Vejlbj Ib (avi@danishshipping.dk)
Titel: Sv: Offentlig høring over 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. (I...
Sendt: 07-11-2024 10:35

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Ulla,

Mange tak for muligheden for at afgive høringsvar til journalnummer 2024-2189.

Danske Rederier har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Anna Vejlbj Ib
Public Affairs Chefkonsulent
Politik og Analyse
M: +45 9299 3913
avi@danishshipping.dk

Amaliegade 33
DK-1256 København



From: Xenia Petrusjka Saxil Andersen <xsa@trm.dk>

Sent: Friday, November 1, 2024 5:46 PM

Subject: Offentlig høring over 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. (Id nr...

CAUTION: This email originated from outside of the organization and may contain attachments or links that could be unsafe!. Do not click or download unless you know the content is safe.

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over 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.)

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet **senest mandag den 2. december 2024** til trm@trm.dk med angivelse af journalnummer 2024-2189.

Med venlig hilsen

Ulla Østergaard
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport

Færdselskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 72267044
uoe@trm.dk
www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Christian Brandt (chb@finansogleasing.dk), Xenia Petrusjka Saxil Andersen (xsa@trm.dk)
Fra: Thomas Benjamin Johansen (tbj@finansogleasing.dk)
Titel: VS: Offentlig høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift (Optrækning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter og forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse af vejafgiftsloven m. (Id n
Sendt: 29-11-2024 13:33

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til
Transportministeriet

Tak for det modtagne udkast til lovforslag.

Finans og Leasing repræsenterer de langt de fleste leasingselskaber i Danmark og dermed også ejerne af langt de fleste (danske) lastbiler, der kører på de danske veje. Vores medlemmer ejer ca. 35.000 ud af ca. 45.000 lastbiler i Danmark.

Som ejer af lastbilerne er vores medlemmer som bekendt solidarisk hæftende (med brugerne) for de kommende vejafgifter.

Vores medlemmer har derfor en stor interesse i at brugerne af lastbilerne (dvs. leasingtagerne/vognmændene) får betalt deres vejafgifter rettidigt og løbende, således at ejerne/leasinggiver ikke kan pålægges, at betale for udbetalte vejafgifter jf. den solidariske hæftelse. Vi er bekymrede for at ubetalte vejafgifter kan hobe sig op i længere tid hos vognmanden og at store beløb i sidste ende (evt. ved vognmands konkurs) skal betales af ejer/leasinggiver, uden at leasinggiver/ejer har mulighed for at forhindre/forebygge dette.


Vores medlemmer (leasingselskaber og dermed ejere af størstedelen af lastbiler i DK) ønsker derfor et værktøj til at kunne kontrollere, at leasingtager/lastbilsbruger løbende får betalt sine vejafgifter. Vi vil derfor opfordre til, at der gives leasingselskaber adgang til at kunne få indsigt i om en vognmand/leasingtager har betalt sine vejafgifter. Denne indsigt/adgang bør gives løbende ved indsigt i Sund og Bælts data om den pågældende vognmand eller lastbil (evt. ud fra nummerplade) eller på konkret forespørgsel til Sund og Bælt f.eks. om en konkret lastbil. Der kunne også tænkes en slags advarsel/notifikation når en vis mængde udbetalte vejafgifter nås. Alternativt kunne der gives mulighed for at en vognmand kunne få dokumentation fra Sund og Bælt på, at han ikke har udbetalte vejafgifter, hvilket vognmanden så kunne fremvise til leasingselskabet.

I afsnittet i lovforslaget hvor man forslår at hæve bødeniveauet fra 4.500 til 9.000 kr. står at bl.a. ” 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...” (lovforslagets side 26). Det bør her for god ordens skyld nævnes (påmindes) om, at ejer ikke hæfter solidarisk for bøder jf. vejafgiftslovens § 16, stk. 1, jf. § 7, stk. 1., 3. pkt. og § 8, stk. 1. 2. pkt.

Med venlig hilsen

Thomas Benjamin Johansen
Chefkonsulent, Finans og Leasing
Amaliegade 7
1256 København K
Tlf 27369019

tbj@finansogleasing.dk
www.finansogleasing.dk

 Følg Finans og Leasing på LinkedIn

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maria Caluza Bache (marca@hillerod.dk)
Titel: VS: Offentlig høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift (Optrækning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter og forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse af vejafgiftsloven m. (Id n
Sendt: 15-11-2024 08:57

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Ulla Østergaard

Trafik, Vej og Park har modtaget din henvendelse.

Da det hele drejer sig om kontrolafgifter ved storebæltsbroen, er der ikke noget vi finder relevant at lave høringssvar på.

Med venlig hilsen

Trafik, vej og park

HILLERØD KOMMUNE, By og Miljø
Telefon: 7232 2241

HILLERØD RÅDHUS | Trollesmindealle 27 | 3400 Hillerød | Telefon: 7232 0000 | hillerod.dk | CVR 29189366 | EAN nr 5798008307416

Vi behandler personoplysninger om dig - orientering om dine rettigheder.

Trafik, vej og park behandler personoplysninger om dig. Formålet med behandlingen er, at behandle din henvendelse om vejsager og grønne områder. Det drejer sig om almindelige personoplysninger, så som navn, mailadresse, telefonnummer og adresse og i få tilfælde også følsomme personoplysninger som f.eks. helbredsoplysninger. Oplysningerne stammer overvejende fra dig selv. Vi videregiver dine oplysninger til andre dele af kommunen, så som opkrævningen, eksterne leverandører og andre myndigheder, hvis det er nødvendigt for behandlingen af din sag. Vi skal orientere dig om, at du har ret til, at få indsigt i de oplysninger vi har registreret om dig, at få dine personoplysninger i en struktureret og maskinlæsbar form, at få berigtiget urigtige oplysninger om dig, hvis vi er enige i, at de er urigtige, at få slettet oplysninger, hvis lovgivningen giver mulighed for det, at gøre indsigelse mod en ellers lovlig behandling af dine personoplysninger, i visse tilfælde at få behandlingen af dine personoplysninger begrænset. Behandlingen af dine personoplysninger sker i medfør af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e og artikel 9, stk. 2, litra g, hvis vi behandler følsomme personoplysninger. Hillerød Kommune er dataansvarlig for behandlingen af dine personoplysninger. Vi kan på nuværende tidspunkt ikke sige, hvor længe vi vil opbevare oplysningerne. Du har mulighed for at klage til Datatilsynet, hvis du er utilfreds med den måde, vi behandler dine personoplysninger på. Du finder Datatilsynets kontaktoplysninger på www.datatilsynet.dk. Hvis du har spørgsmål til vores behandling af dine oplysninger, er du velkommen til at kontakte kommunens databeskyttelsesrådgiver på e-mail: databeskyttelsesraadgiver@hillerod.dk eller telefon 7232 0000. Indeholder din henvendelse personfølsomme oplysninger, anbefaler vi, at du bruger digital post eller sender et brev til Databeskyttelsesrådgiveren, Trollesmindealle 27, 3400 Hillerød.

Fra: byogmiljo-email <byogmiljo@hillerod.dk>

Sendt: 4. november 2024 13:18

Til: Trafik Vej og park <trafikvejogpark@hillerod.dk>

Emne: VS: Offentlig høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift (Optrækning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter og forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse af vejafgiftsloven m. (Id n

Fra: hillerod-email <hillerod@hillerod.dk>

Sendt: 4. november 2024 13:14

Til: byogmiljo-email <byogmiljo@hillerod.dk>

Emne: VS: Offentlig høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift (Optrækning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter og forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse

af vejafgiftsloven m. (Id n

Fra: Xenia Petrusjka Saxil Andersen <xsa@trm.dk>

Sendt: 1. november 2024 17:46

Emne: Offentlig høring over 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. (Id nr...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over 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.)

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet **senest mandag den 2. december 2024** til trm@trm.dk med angivelse af journalnummer 2024-2189.

Med venlig hilsen

Ulla Østergaard

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Færdselskontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 72267044

uoe@trm.dk

www.trm.dk

Såfremt Hillerød Kommune behandler personoplysninger om dig, kan du læse om dine rettigheder [her](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jan Hempel (Jan.Hempel@politiforbundet.dk)
Titel: VS: Offentlig høring over 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. (Id n
Sendt: 04-11-2024 11:41
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til forslag om ændring af færdselsloven, SogB-loven og vejafgiftsloven.docx;

Til Transportministeriet.

Politiforbundet har ingen bemærkninger til høringen.

Politiforbundets jr.nr. 2024-01132.

Med venlig hilsen

Jan Hempel
Forbundssekretær



Gammel Kongevej 60, 11. sal
DK-1850 Frederiksberg

Tlf. +45 3345 5965
E-mail mail@politiforbundet.dk

Politiforbundet passer på dine data. Læs mere om vores behandling af dine oplysninger her <https://www.politiforbundet.dk/om-politiforbundet/politiforbundets-databeskyttelsespolitik>

Denne e-mail fra Politiforbundet kan indeholde fortroligt materiale. E-mailen er kun beregnet for ovennævnte modtager(e). Hvis du har modtaget e-mailen ved en fejl, beder vi dig venligst kontakte afsenderen og i øvrigt slette e-mailen, inkl. eventuelle kopier og vedhæftede dokumenter. På forhånd tak

Henvendelser kan rettes skriftligt til Politiforbundet. Der kan sendes sikkert til mail@politiforbundet.dk. Det forudsætter dog, at du selv har adgang til at sende fra sikkermail.

Fra: Xenia Petrusjka Saxil Andersen <xsa@trm.dk>

Sendt: 1. november 2024 17:46

Emne: Offentlig høring over 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. (Id nr...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over 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.)

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet **senest mandag den 2. december 2024** til trm@trm.dk med angivelse af journalnummer 2024-2189.

Med venlig hilsen

Ulla Østergaard
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Færdselskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 72267044

uoe@trm.dk

[https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1t6uo7-000000007Py-](https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1t6uo7-000000007Py-30T1&d=4%7Cmail%2F90%2F1730479200%2F1t6uo7-000000007Py-30T1%7Cin12d%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C67250623B95A3B95BA5DA5EE05775790&o=..wwkrmdwt&s=TO8xmskVUv1_7YiumuiuM1rXoW8)

[30T1&d=4%7Cmail%2F90%2F1730479200%2F1t6uo7-000000007Py-](https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1t6uo7-000000007Py-30T1&d=4%7Cmail%2F90%2F1730479200%2F1t6uo7-000000007Py-30T1%7Cin12d%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C67250623B95A3B95BA5DA5EE05775790&o=..wwkrmdwt&s=TO8xmskVUv1_7YiumuiuM1rXoW8)

[30T1%7Cin12d%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C67250623B95A3B95BA5DA5EE05775790&o=..](https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1t6uo7-000000007Py-30T1&d=4%7Cmail%2F90%2F1730479200%2F1t6uo7-000000007Py-30T1%7Cin12d%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C67250623B95A3B95BA5DA5EE05775790&o=..wwkrmdwt&s=TO8xmskVUv1_7YiumuiuM1rXoW8)

[wwkrmdwt&s=TO8xmskVUv1_7YiumuiuM1rXoW8](https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1t6uo7-000000007Py-30T1&d=4%7Cmail%2F90%2F1730479200%2F1t6uo7-000000007Py-30T1%7Cin12d%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C67250623B95A3B95BA5DA5EE05775790&o=..wwkrmdwt&s=TO8xmskVUv1_7YiumuiuM1rXoW8)

Til: Xenia Petrusjka Saxil Andersen (xsa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Transporterhvervets Uddannelser (tur@tur.dk)
Titel: SV: Offentlig høring over 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. (Id n
Sendt: 04-11-2024 11:28

TUR har ingen bemærkninger til denne høring.

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454513
E-mail: aat@tur.dk



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

Fra: Xenia Petrusjka Saxil Andersen <xsa@trm.dk>

Sendt: 1. november 2024 17:46

Emne: Offentlig høring over 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. (Id nr...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over 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.)

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet **senest mandag den 2. december 2024** til trm@trm.dk med angivelse af journalnummer 2024-2189.

Med venlig hilsen

Ulla Østergaard
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Færdselskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 72267044

uoe@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henriette Kjær (hekja01@taarnby.dk)
Titel: SV: Offentlig høring over 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. (Id n
Sendt: 06-11-2024 10:38

Hej Ulla

Tårnby kommune har ingen bemærkninger til det fremsendte.

Med Venlig Hilsen

Henriette Kjær
Trafik, Vej og Grønne byrum

-
TÅRNBY KOMMUNE

CENTER FOR BY, MILJØ OG KLIMA
AMAGER LANDEVEJ 76
2770 KASTRUP

TLF. 3247 1516
HEKJA01@TAARNBY.DK
WWW.TAARNBY.DK

Fra: Xenia Petrusjka Saxil Andersen <xsa@trm.dk>

Sendt: 1. november 2024 17:46

Emne: Offentlig høring over 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. (Id nr...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over 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.)

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet **senest mandag den 2. december 2024** til trm@trm.dk med angivelse af journalnummer 2024-2189.

Med venlig hilsen

Ulla Østergaard
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Færdselskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 72267044

uoe@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Mette Lyster Knudsen (MetteLysterKnudsen@OestreLandsret.dk), Helga Lund Laursen (hela@domstol.dk)
Fra: Anders Raagaard (AndersRaagaard@VestreLandsret.dk)
Titel: Høringssvar - sagsnr. 2024-2189
Sendt: 02-12-2024 11:14

Til Transportministeriet

Ved mail af 1. november 2024 har Transportministeriet hørt Dommerforeningen over udkast til 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.).

Udkastet har været drøftet i Dommerforeningens bestyrelse.

De foreslåede ændringer vedrørende bødeniveauet og Sund & Bælt Holding A/S' beføjelser over for udenlandske køretøjer og førere er retspolitiske spørgsmål, som Dommerforeningen ikke ønsker at udtale sig om.

Der henvises til ministeriets sagsnr. 2024-2189.

På vegne af

Mette Lyster Knudsen
Landsdommer/Formand for Den Danske Dommerforening

Med venlig hilsen

Anders Raagaard
Landsdommer

Vestre Landsret

Asmildklostervej 21
8800 Viborg.
Tlf.: + 45 99 68 80 00
www.VestreLandsret.dk

Transportministeriet
Att.: Ulla Østergaard
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 2. december 2024

Høringsvar vedr. udkast til 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.)

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 1. november 2024.

Når vejafgiften for lastbiler træder i kraft 1. januar 2025, er det afgørende, at der er et højt kontroltryk, en effektiv opkrævning og inddrivelse af bøder for manglende betaling samt et passende sanktionsniveau, der tilskynder til regelefterlevelse.

Det har stor betydning for konkurrencesituationen, da afgiftsbetalingen for benyttelse af det danske vejnet vil mangedobles med indførelsen af vejafgiften i forhold til den eksisterende ordning (vignetten), og det forvrider konkurrencen, hvis ikke alle betaler vejafgiften.

Dansk Erhverv tager positivt imod lovforslaget.

Men vi bemærker samtidigt, at der kan gøres mere, når det kommer til øget kontrol og inddrivelse, hvor sidstnævnte er altafgørende. Vi henviser i den forbindelse til brev af 4. september 2023 til transportministeren, justitsministeren og skatteministeren fra en samlet branche (som vi endnu ikke har modtaget et svar på). Særligt bør politiet i vejsidekontrollen have en rolle ift. kontrollen og inddrivelsen af ubetalte bøder, ligesom politiets ANPG-kameraer bør anvendes. I håndhævelsesøjemed giver det derfor ikke mening, at det med vejafgiftsloven¹ fra sidste år blev besluttet, at politiets vejsidekontrol ikke længere er en del af håndhævelsen af vejafgiftsordningen. Det mener Dansk Erhverv, bør ændres.

Passagenægtelse

Dansk Erhverv anerkender, at inddrivelse af ubetalte kontrolafgifter og bøder pålagt udenlandske køretøjer er en udfordring for de danske myndigheder.

¹ Lov nr. 763 af 13/06/2023.

Dansk Erhverv støtter derfor forslaget om 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, eller køretøjet tidligere har benyttet forbindelsen uden at betale.

Foruden lastbiler er der også udfordringer med udenlandske bussers ubetalte bøder, så Dansk Erhverv tager godt imod, at busser også er omfattet.

Vi noterer os, at ordningen omfatter køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter indenfor transportministerens ressortområde, herunder navnlig færdselsloven (fx p-afgifter på motorvejsrastepladser), og på andre ministerområder, hvor bl.a. nævnes skatteministerens (vejafgiftsbøder) og miljøministerens (miljøzonebøder) ressort.

Dansk Erhverv mener, at passagenægtelsen både vil have en præventiv effekt, der tilskynder til at betale vejafgiften, ligesom tiltaget vil have en reel effekt på opkrævningen af bøder og afgifter, hvilket er positivt.

Vi hæfter os dog ved, at passagenægtelsen er knyttet til det pågældende udenlandske køretøj, som har en ubetalt afgift eller bøde. Det er ejeren/brugeren af det udenlandske køretøj (fx en udenlandsk transportvirksomhed), som i sidste ende hæfter for det skyldige, og derfor bør man gøre inddrivelsen mere effektiv ved, at spærrelisten omfatter alle den udenlandske transportvirksomheds køretøjer, når der til blot ét af køretøjerne eksempelvis er knyttet en ubetalt bøde for manglende betaling af vejafgiften. Relevante informationer kan indhentes fra EETS-providerne eller IMI-systemet eller ved at udnytte CBE-direktivets muligheder.

Ifølge lovforslaget vil et køretøj være på spærrelisten i seks måneder, hvorefter fordringen bliver tilbagegivet til fordringshaveren eller sendt til Gældsstyrelsen. Dansk Erhverv mener, at opkrævningsperiodens (tiden på spærrelisten) skal være længere, fx 12 eller 18 måneder.

Vi noterer os, at muligheden for passagenægtelse vil gælde på faste forbindelser (broer og tunneler), som Sund & Bælt Holding A/S til enhver tid måtte drive. For øjeblikket vil det sige Storebæltsforbindelsen – som det ifølge lovforslaget er hensigten at indføre passagenægtelsen på – men det er ikke begrænset hertil, da muligheden også vil gælde på andre faste forbindelser, som Sund & Bælt Holding A/S måtte komme til at drive. Vi noterer os, at Transportministeriet har oplyst, at muligheden ikke vil dække Øresundsbroen, da det er Øresundskonsortiet, der driver denne forbindelse.

Det fremgår af lovforslagets forslag til ny § 120 c, stk. 4 i færdselsloven, at ”Reglen i stk. 3, 1. pkt., finder ikke anvendelse med hensyn til **førere**, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige.” Går bestemmelsen på føreren af køretøjet eller på selve køretøjet. Hvad gælder fx, hvis der er tale om en litauisk indregistreret lastbil med en finsk chauffør? Og hvad gælder i den omvendte situation med en finsk indregistreret lastbil og en litauisk chauffør?

Det er vigtigt, at passagenægtelse ikke fører til kødannelse på Storebæltsbroen, og det er godt, at der i lovforslaget er fokus på, at det skal undgås ved at fastlægge procedurer mv. herfor. Det bør der findes en praktisk løsning på.

Det er også vigtigt, at det bliver let tilgængelig for den udenlandske fører at betale det skyldige beløb.

Forhøjelse af vejafgiftsbøder

Med lovforslaget lægges der op til at hæve bødeniveauet fra 4.500 kr. til 9.000 kr. for manglende betaling af vejafgiften for lastbiler. Bødeniveauet på 4.500 kr. blev fastsat i vejafgiftsloven fra juni 2023, men foreslås nu hævet.

Dansk Erhverv er enig i Transportministeriets overvejelser omkring, 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. Afgiftsbetalingen for benyttelse af det danske vejnet kommer for en gennemsnitlig lastbil til at blive mangedoblet, og der skal være et passende sanktionsniveau, der virker afskrækkende og tilskynder til betaling. Dansk Erhverv støtter op om at forhøje det vejledende bødeniveau til 9.000 kr. Det kan overvejes at indføre gentagelsesvirkning for køretøjet.

På opfordring fra Dansk Erhverv blev det på seneste interessentmøde med Sund & Bælt i november drøftet, om data vedr. vejafgiftsbetalingen, herunder opgørelser vedr. ubetalte bøder, kunne lægges offentligt frem. Sund & Bælt tilkendegav, at de var positive overfor idéen, men at det også måtte bero på ministeren og ministeriets holdning. Dansk Erhverv skal derfor opfordre til, at alle interessante data, statistikker og oplysninger vedr. vejafgiften bliver lagt offentligt frem.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport

Vestre Landsret Præsidenten



Transportministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

27. november 2024

Sendt pr. mail til trm@trm.dk

J.nr.: 24/29888-2

Sagsbehandler: Lars B Olesen

Transportministeriet har ved brev af 1. november 2024 (sagsnr. 2024-2189) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til 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.).

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen

Jens Røn



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K

+45 7022 7099
info@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

Sendt pr. mail til trm@trm.dk

København, 2. december 2024

Høringssvar vedr. udkast til lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift

Dansk PersonTransport (DPT) vil gerne indledningsvis takke Transportministeriet for det tilsendte lovforslag. Bedre håndhævelse af udenlandske køretøjers forseelser i Danmark er af stor betydning for den danske persontransportbranche, og vi anser derfor lovforslaget som et korrekt og nødvendigt initiativ.

Vi har med interesse noteret os, at lovforslaget sigter mod at forbedre håndhævelsen over for udenlandske køretøjer, især inden for godstransportsektoren. Dog bemærker vi, at udenlandske busser ikke eksplicit nævnes i lovforslaget.

Vi har forståelse for, at de forbedrede håndhævelsesmuligheder for Sund & Bælt i lovforslaget kommer på baggrund af de nye vejafgifter, som persontransportbranchen ikke er omfattet af. Imidlertid er vi i tvivl om lovens anvendelsesområde med hensyn til håndhævelse af udenlandske bussers forseelser i Danmark.

Det er afgørende for os, at hjemlen i lovforslaget også omfatter bøder udstedt til udenlandske busser. Det er velkendt, at der er betydelige udfordringer med særligt udenlandske bussers overholdelse af de danske miljøzoneregler, men også overtrædelser af andre love, såsom færdselsloven, volder problemer.

Vi vil derfor opfordre til, at det i lovforslagets bemærkninger gøres 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.

Med venlig hilsen

Jens Hvid Bang

Kommunikations- og sektorchef
Dansk PersonTransport
jhb@dpt-dk.org





Transportministeriet

5. november 2024

Sendt til: trm@trm.dk

J.nr.: 24/27654-2

Sagsbehandler: Dorte Hansen

Dir. tlf.:

Mail: [metadata fra Public]

Transportministeriet har ved brev af 1. november 2024 (sagsnr. 2024-2189) anmodet om eventuelle bemærkninger til lovudkast 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.).

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen

Carsten Kristian Vollmer

Ellen Busck Porsbo

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Jeres ref.: 2024-2189

Dato: 26-11-2024

Høring over udkast til 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.)

ITD takker for fremsendte høring og muligheden for at give bemærkninger hertil.

Generelt støtter ITD op om, at der skal sikres en effektiv håndhævelse af reglerne, samt at bøder også effektivt kan inddrives. Dette gælder ikke kun i forhold til vejafgiften, men også på andre områder som også nævnt i forslaget. En effektiv men samtidig fleksibel håndhævelse er nødvendig i forhold til at sikre lige konkurrencevilkår. ITD frygter dog, at dele af forslaget kan modvirke den lige konkurrence.

Ligeledes skal vi generelt bemærke, at hindring af passage ikke bør skabe unødvendig kø for øvrige trafikanter på forbindelserne, der er en del af den vigtige infrastruktur i Danmark.

I forhold til de enkelte bestemmelser har ITD følgende bemærkninger:

Færdselsloven

Nr. 1, § 120 c:

Det fremgår af bestemmelsen, at Sund & Bælt varetager opgaver angående opkrævning, hvor både køretøjet såvel som **føreren** og andre, der måtte hæfte for en køretøjsrelateret kontrolafgift er hjemhørende i udlandet.

Det er vigtigt for den præventive effekt, at der også findes en inddrivelsesmulighed for kontrolafgifter og bøder. Her kan dette være et tiltag til at sikre bedre inddrivelse, men tiltaget kan ikke stå alene.

ITD bemærker, at denne bestemmelse kan forstås således, at § 120c kun finder anvendelse i tilfælde, hvor afgiften (eller bøden efter stk. 3 og 5) også påhviler føreren. ITD skal opfordre til, at bestemmelsen præciseres således, så det klart fremgår, at det ikke kun er i tilfælde, hvor føreren også hæfter for den køretøjsrelaterede afgift eller bøde. Det kan således overvejes, om der bør skelnes mellem tilfælde, hvor fører og ejer/bruger hæfter for beløbet og tilfælde, hvor alene bruger/ejer hæfter for beløbet.

For så vidt angår stykke 4, bør det overvejes, om dette kan give udfordringer i tilfælde, hvor føreren fører et køretøj hjemhørende udenfor Skandinavien, og hvor bøden ikke påhviler føreren men eksempelvis en udenlandsk ejer eller bruger af køretøjet.

ITD bemærker, at det er køretøjets registrerede ejer eller bruger, som hæfter for betaling af vejafgiften. Det vil også være ejeren eller brugeren, som kan pålægges bøder for manglende betaling.

ITD skal yderligere bemærke, at såfremt køretøjet er solgt til en ny ejer, som er i god tro, bør dette ikke medføre passagenægtelse for denne nye ejer.

I forhold til spærreperioden på seks måneder, tvivler ITD dog på, om dette er tilstrækkeligt – særligt for køretøjer, der kun lejlighedsvist kommer til Danmark.

Lov om Sund & Bælt Holding A/S

Nr. 1, Nr. 2

ITD har ingen bemærkninger hertil.

Nr. 3

ITD støtter generelt muligheden for at afvise de pågældende køretøjer, hvis der er knyttet udestående fordringer for passage af forbindelserne til køretøjet. Det kan dog overvejes, om det ikke vil være hensigtsmæssigt at indføre en undtagelse, såfremt køretøjet er solgt, hvor fordringen altså hverken påhviler den nuværende ejer eller fører.

Nr. 4

I forhold til effektiviteten af tiltaget kan ITD støtte, at der anvendes udstyr til overvågning i det omfang, dette er nødvendigt, således dette håndteres korrekt og forsvarligt i forhold til sikring af databeskyttelse.

Nr. 5

ITD kan støtte, om bestemmelserne om nummerpladegenkendelse og tv-overvågning udvides til også at omfatte den indførte passagenægtelse og opkrævningsordning.

Lov om vejafgift

Nr. 1

Der foreslås en fordobling af bødetaksten fra 4.500 DKK til 9.000 DKK per 24 timer. ITD kan ikke støtte dette forslag, da det kan komme til at ramme vognmænd hårdt, som forsøger at overholde lovgivningen.

Det fremgår af loven, at overtrædelse straffes med bøde uanset, om overtrædelsen er begået uagtsom eller forsætlig. Der er således i selve lovteksten ikke taget hensyn til, om overtræder har til hensigt at snyde (eksempelvis køre helt uden køretøjsenhed) eller uagtsom (chaufføren har ikke opdaget, at enheden har mistet strøm eller forbindelse). ITD mener, at det bør afspejle sig i bødeniveauet, hvorvidt overtrædelsen er forsætlig eller uagtsom, og sanktionen bør gradueres efter de konkrete forhold.

I forslaget fremgår det, at efterlevelsen vil afhænge af sandsynligheden for at blive opdaget i løbet af et år sammenholdt med bødestørrelsen. Dette er ITD grundlæggende ikke uenig i.

Videre fremgår det, at ved en bøde på 4.500 DKK, vil køretøjet skulle vedtage eller idømmes en bøde 11 gange årligt, før det kan betale sig at købe vejafgift, hvis der regnes med en årlig betaling på 48.000 DKK i vejafgift. Det fremgår ikke, hvor mange kilometer denne betaling er udregnet efter, men med en pris på 1 DKK per km for et køretøj mellem 18 og 32 tons i CO2-emissionsklasse 1, vil det svare til 48.000 km i løbet af det pågældende år.

Hæves bøden til 9.000 DKK per overtrædelse vil det ved samme årlige betaling kræve, at der pålægges en bøde seks gange årligt, for det økonomisk kan forsvare sig at betale vejafgift. Det bemærkes endvidere i forslaget, at seks overtrædelser på et år forekommer som et højt tal.

ITD bemærker, i forhold til det brugte eksempel, at såfremt der undlades at betale vejafgift for 48.000 DKK svarende til 48.000 kørte kilometer, så bør kontrollen være så effektiv, at køretøjet snupes af kontrollen langt mere end seks eller skyld 11 gange. Det må tilstræbes, at køretøjet fanges af enten den stationære eller mobile kontrol mindst en gang per 24 timer. Det reelle antal registrerede overtrædelser bør således være langt højere end seks eller 11, hvis der i det anvendte eksempel slet ikke betales vejskat. Regnes der med 300 kørte kilometer på vejafgiftsbelagt strækning i eksemplet, så vil det svare til 160 dages kørsel i Danmark. Hvis køretøjet fanges i mobil eller stationær kontrol bare 100 af disse dage, så vil det medføre en samlet bøde på 450.000 DKK eller 900.000 DKK.

Forhåbentlig og forudsat at inddrivelsen også er mulig, så vil ejer eller bruger af køretøjet dog blive afskrækket af de modtagne bøder, inden der køres så mange dage uden at betale vejafgift.

ITD frygter dog at den høje bødesats kan få væsentlig negativ betydning for vognmænd, der prøver at overholde reglerne, men hvor der sker fejl. Denne hypotese bygger ITD på sin store erfaring med vejafgift i udlandet og fejl, der kan ske i forbindelse med eksempelvis benyttelse af køretøjsenheder eller rutebilletter.

Et eksempel kan være en vognmand, der har en køretøjsenhed i alle biler. Chaufførerne er instrueret i at holde øje med, om enheden virker. En chauffør får dog ved en fejl skubbet til ledningen, så strømmen går. Chaufføren opdager ikke, trods arbejdsgivers instruktion, at boksen ikke længere er aktiv, før der er gået fem dage. Da chaufføren og vognmand er i god tro, prøver chaufføren ikke at omgå kontrolpunkter og bliver derfor taget i kontrollen hver dag. Den samlede bøde efter forslaget vil her være 45.000 DKK. Den "omgåede" afgift vil ved en sats på 1 DKK per km og en daglig kørsel på 300 km på det omfattede vejnet være 1.500 DKK. ITD mener ikke, at en bøde på 45.000 DKK for en fejlagtig, manglende betaling på 1.500 DKK er proportionel.

Tages der samme eksempel, men hvor perioden, hvor chaufføren ikke er opmærksom på enhedens strøm/signal er 14 dage, vil bøden være 126.000 DKK og den manglende betalte afgift 4.200 DKK. Det mener vi ingenlunde er proportionelt.

Yderligere har ITD også betænkeligheder med eventuel sanktion i forbindelse med fejlagtig registrering af køretøjets vægt og CO2-emissionsklasse. Vi er naturligvis enige i, at det ikke skal kunne betale sig i ond tro at registrere sine køretøjer i en billigere klasse for at spare penge.

Vi er dog betænkelige ved, om der er tilstrækkelig sikkerhed for at vognmænd, der ved en fejl har registreret forkert klasse, ikke pålægges store bøder. Dette gælder særligt, når registreringerne langt hen

ad vejen bygger på motorregistret, hvor vi desværre kan konstatere, at der forefindes mange fejlagtige registreringer af blandt andet CO2-emissionsklasse. Hertil skal vi også bemærke, at vi ultimo november stadig mangler at få registreret mange køretøjers CO2-emission i registret, hvilket stort set ikke giver vognmændene tid til at verificere, om disse oplysninger er korrekte.

Vi bemærker, at det i svaret til spørgsmål ni fremgår, i forbindelse med behandling af L23, at Sund & Bælt ved stikprøvekonto vil lave kontrol af vægt og CO2-emissionsklasse. Ligeledes fremgår det, at Sund & Bælt vil gøre brug af tre muligheder:

- Kontakte vognmand via EETS-udbyder om forkert angivelse med advarsel om konsekvenserne ved ikke at få det rettet.
- Spærre køretøjsudstyr således, at vognmand er tvunget til at bruge en rutebillet.
- Lave en politianmeldelse.

ITD bemærker, at der ikke synes at være retningslinjer for, hvornår særligt de to sidste tiltag kommer i brug, og der mangler retlig sikkerhed for, at der ikke pålægges (store) bøder ved mere enkeltstående fejlregistreringer.

ITD glæder sig dog over, at et af tiltagene er dialog – altså at vognmanden eller anden ejer/bruger kontaktes for at tilrette angivelserne. Dette bør som udgangspunkt være det primære tiltag – særligt i starten, hvor systemet er nyt for alle, og hvor der formentlig kommer mange ændringer i systemet. ITD gør her også opmærksom på, at en ændring af angivelsen i forbindelse med en ændring i Motorregistret vil kræve et registreringssyn, hvorfor der i forvejen er omkostninger hertil.

Generelt skal ITD opfordre til, at man lader sig inspirere af andre lande, hvor der er et gradueret sanktionssystem. Vi kan eksempelvis her nævne Tyskland og Belgien. Sidstnævnte måtte, i forbindelse med indførelse af kilometerbaseret vejafgift, også efterfølgende tilpasse bødeniveauet, så det blev gradueret.

Der kan her nævnes den flamske skattelov, hvor overtrædelserne deles op i fire kategorier (artikel 3.18.0.0.1) for henholdsvis:

- Gruppe A – bøde på 1.000 EUR (manipulation af enheden eller forfalskning af dokumenter)
- Gruppe B – bøde på 800 EUR (ingen køretøjsenhed eller aftale indgået for køretøjet)
- Gruppe C – bøde på 500 EUR (enhed ikke aktiv, enhed registreret på andet køretøj eller manglende signal på enheden)
- Gruppe D – bøde på 100 EUR (andre forhold).

I tilfælde af, det er første overtrædelse inden for et kalenderår, kan en gruppe-C bøde nedsættes til 250 EUR.

Ligeledes kan bøden reduceres, hvis der er tale om flere ens overtrædelse inden for en begrænset periode, og såfremt den ansvarlige er i god tro.

På baggrund af ovenstående kan ITD ikke støtte et generelt vejledende bødeniveau på 9.000 DKK. Dette uanset om det efter bemærkningerne i udkastet i sidste ende beror på domstolenes vurdering. Dels så kræver det, at vognmanden skal gå hele vejen videre til domstolene, hvilket giver ekstra administrativt arbejde, medfører advokatomkostninger og er oftest underlagt en lang sagsbehandlingstid. Dertil kommer, at det er vores erfaring, at domstolene stort set aldrig afviger fra de vejledende bødesatser –



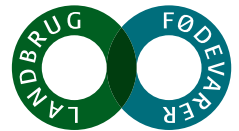
uanset hvad der måtte være af formildende omstændigheder. En fravigelse i nedadgående retning synes således kun at være en teoretisk og ikke reel mulighed.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in blue ink that reads 'Maria Feldberg'. The signature is written in a cursive, flowing style.

Maria Feldberg
Chefjurist



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att.: Ulla Østergaard

Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høringssvaret er sendt til trm@trm.dk

Høring af udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift (Optrævning af køretøjsrelaterede bøder og kontrolafgifter og forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse af vejafgiftsloven m.v.), j.nr. 2024-2189

Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at afgive bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om Sund & Bælt Holding A/S og lov om vejafgift.

Vores bemærkninger fremgår nedenfor.

Generelle bemærkninger

Landbrug & Fødevarer bakker op om en effektiv kontrol af vejafgiften, så den ikke ender med at være konkurrenceforvridende. Landbrug & Fødevarer er dog bekymret for ændringen af bødeniveauet, som ændres allerede inden, at afgiften er trådt i kraft, og der er erfaringer med afgiften. Dertil kommer, at det ikke alene er bødestørrelsen, men også antallet af kontroller, der er afgørende for en effektiv kontrol.

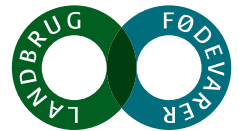
Landbrug & Fødevarer kan forstå, at alle lastbiler endnu ikke er indplaceret i CO₂-emissionsklasse i Motorregistret. Landbrug & Fødevarer finder det meget problematisk, at det først forventes, at alle lastbilers emissionsklasse er registreret i Motorregistret primo/medio december. Der er dermed ikke lang tid fra, at virksomhederne kender CO₂-emissionsklasserne til, at afgiften træder i kraft. Dertil kommer, at der kan være fejl i registreringen i Motorregistret, som efterlader virksomhederne med begrænset mulighed for at sikre en korrekt indplacering, inden afgiften træder i kraft. Det finder L&F særdeles problematisk.

Specifikke bemærkninger

Bødeniveau

Med lovforslaget foreslås det at forhøje bøden fra 4.500 kr. til 9.000 kr. Landbrug & Fødevarer bakker op om effektiv kontrol for både danske og udenlandske køretøjer. Det er ikke alene bødestørrelsen, der har betydning for en effektiv kontrol, men også kontroltrykket. Der skal også afsættes ressourcer, så de virksomheder, der snyder med afgiften, bliver opdaget. Landbrug & Fødevarer mener ikke, at der skal kunne spekuleres i at undgå at betale afgiften og i stedet betale bøden. Det kan tale for et højere bødeniveau end hidtil fastlagt. Men et højere generelt bødeniveau rammer også de virksomheder, som gør, hvad de kan, for at overholde reglerne, men som kan opleve tekniske udfordringer med køretøjsudstyret eller generelle opstartsproblemer. Det finder Landbrug & Fødevarer problematisk.

Landbrug & Fødevarer havde gerne set, at bøden differentieres efter overtrædelsens karakter og antallet af overtrædelser. Landbrug & Fødevarer er bekymret for, at de lastbiler, som gerne vil overholde reglerne, men hvor der er udfald med det tekniske udstyr, vil blive hårdt ramt af det foreslåede højere bødeniveau.



Der er tale om en ny afgift, som opkræves og afregnes på en anden måde end andre afgifter, ligesom afgiften kræver installering af køretøjsudstyr i bilerne. Landbrug & Fødevarer havde derfor gerne set, at der var erfaringer med udstyr og kontrol før, at der blev taget stilling til, om bødeniveauet skulle ændres. Landbrug & Fødevarer skal opfordre til, at der i forbindelse med indfasningen (3-6 måneder) kun udskrives bøder, når køretøjsudstyret ikke er monteret, eller der sker bevidst snyd.

Helt overordnet skal Landbrug & Fødevarer opfordre Transportministeriet til at genoverveje et generelt højere bødeniveau til fordel for et system, der er mere differentieret.

Landbrug & Fødevarer skal endvidere opfordre til, at situationer, hvor der er kortere udfald på køretøjsudstyr, ikke medfører bøde.

Ønskes ovenstående uddybet er I velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Trine Rex Christensen

Chefkonsulent

Erhverv

M +45 4024 9064

E trch@lf.dk