

Skatteministeriet

J.nr. 2022-13238

Udkast

Forslag

til

Lov om vejafgift¹⁾

Kapitel 1

Lovens anvendelsesområde

§ 1. Der svares afgift til statskassen efter bestemmelserne i denne lov for lastbiler og køretøjskombinationer, som benyttes til godstransport, og som har en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Fritaget for afgift er:

- 1) Køretøjer, der tilhører forsvaret og det statslige redningsberedskab.
- 2) Køretøjer, der specielt er indrettet til brandsluknings- og redningsopgaver og udelukkende anvendes ved udrykning hertil, og køretøjer, som tilhører og udelukkende anvendes af beredskabskommissioner og ikke anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med erhvervsvirksomheder.
- 3) Køretøjer, der tilhører politiet.
- 4) Køretøjer, der tilhører vejvæsenerne.

Stk. 3. Det er en betingelse for afgiftsfritagelse efter stk. 2, at køretøjerne udefra kan genkendes som beregnet til de formål, der er nævnt i stk. 2.

Stk. 4. For køretøjskombinationer er motorkøretøjet bestemmende for, om kombinationen er fritaget for afgift i medfør af stk. 2.

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, EU-Tidende 1999, nr. L 187, side 42, dele af Rådets direktiv 2006/38/EF af 17. maj 2006 om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, EU-Tidende 2006, nr. L 157, side 8, dele af Rådets direktiv 2011/76/EU om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, EU-Tidende 2011, nr. L 269, side 1 og Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2022/362/EU 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, EU-Tidende 2022, nr. L 69, side. 1-39.

UDKAST

§ 2. De køretøjer der nævnes i § 1, stk. 1, er afgiftspligtige efter denne lov ved færdsel på de i bilag 1 oplistede veje.

Kapitel 2 *Afgiftspligten*

§ 3. Afgiftspligten påhviler den registrerede ejer af køretøjet. Er der både registreret en bruger og ejer af køretøjet, påhviler afgiftspligten dem begge.

Stk. 2. Afgiftspligtige vedrørende et køretøj hæfter solidarisk for betaling af afgiften.

§ 4. Afgiften fastsættes på baggrund af den fulde længde af den tilbagelagte strækning på det afgiftsbelagte vejnet målt i kilometer, jf. § 2, og ud fra en vejafgiftssats pr. kilometer fastsat i overensstemmelse med § 5.

Stk. 2. Den tilbagelagte strækning på afgiftspligtige veje, jf. stk. 1, opgøres som den samlede længde i kilometer af de vejsegmenter, som det afgiftsbelagte køretøj er indkørt på, jf. dog stk. 4 og 5.

Stk. 3. Et vejsegment defineres som en vejstrækning mellem to vejknudepunkter. Et vejknudepunkt udgøres af et vejkryds, en rundkørsel, en vejafslutning eller en landegrænse.

Stk. 4. Der er ikke pligt til at svare vejafgift, hvis der alene er indkørt på et vejsegment i forbindelse med krydsning af en afgiftspligtig vejstrækning, men hvor der ikke herudover foretages kørsel herpå.

Stk. 5. Indkørsel på samme vejsegment to eller flere gange inden for 24 timer, uden at der er indkørt på andre afgiftspligtige vejsegmenter i den mellemliggende periode, medtages kun én gang i den samlede opsummering af antallet af kørte kilometer.

Stk. 6. For de vejsegmenter, der i bilag 1 er markeret som helt eller delvis placeret i geografiske områder, hvor der er oprettet miljøzoner efter reglerne i kapitel 2 f i lov om miljøbeskyttelse, svares et tillæg til afgiften. Tillægget beregnes efter satserne i § 5, stk. 2.

Kapitel 3 *Afgiftssatserne*

§ 5. Der svares afgift for lastbiler og køretøjskombinationer efter de CO₂-emissionsklasser, der følger af artikel 7 ga i direktiv 1999/62/EF om

UDKAST

afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer med senere ændringer efter nedenstående satser:

Kroner pr. kilometer	Tilladt totalvægt på 12.000- 17.999 kg	Tilladt totalvægt på 18.000- 32.000 kg	Tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	1,12	1,26	1,35
CO ₂ -emissionsklasse 2	1,00	1,13	1,22
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,88	1,00	1,09
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,59	0,66	0,71
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,20	0,20	0,20

Stk. 2. Ved kørsel på afgiftspligtige vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, jf. § 4, stk. 6, lægges følgende beløb til satserne i stk. 1 for lastbiler og køretøjskombinationer:

Kroner pr. kilometer	Tilladt totalvægt på 12.000- 17.999 kg	Tilladt totalvægt på 18.000- 32.000 kg	Tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO ₂ -emissionsklasse 1	0,56	0,63	0,68
CO ₂ -emissionsklasse 2	0,50	0,57	0,61
CO ₂ -emissionsklasse 3	0,44	0,50	0,54
CO ₂ -emissionsklasse 4	0,29	0,33	0,35
CO ₂ -emissionsklasse 5	0,10	0,10	0,10

Stk. 3. For køretøjer, der er registreret som trækraft for én eller flere påhængs- eller sættevogne, fastsættes afgiften efter den totalvægt for det samlede vogntog, der giver det højeste afgiftsbeløb.

Kapitel 4

Sund og Bælt Holding A/S, udbydere af vejafgiftstjenester m.v.

§ 6. Sund og Bælt Holding A/S opkræver på vegne af staten gennem salg af rutebilletter, jf. § 8 vejafgifter efter denne lov, jf. dog stk. 2. Sund og Bælt Holding A/S skal senest den 20. i måneden efter den måned, hvor rutebilletten blev solgt, afregne vejafgiften til told- og skatteforvaltningen.

Inden for samme frist skal Sund og Bælt Holding A/S til told- og skatteforvaltningen indsende oplysninger om de solgte rutebilletter, med henblik på at told- og skatteforvaltningen kan kontrollere det opkrævede og det afregnede beløb.

Stk. 2. Sund og Bælt Holding A/S opkræver på vegne af staten vejafgifter efter denne lov ved anvendelse af køretøjsudstyr, jf. § 7. Ved anvendelse af køretøjsudstyr udsteder udbyderen af vejafgiftstjenester (EETS-udbyderen) faktura med oplysning om Sund og Bælt Holding A/S' navn med henblik på opkrævning af afgift efter denne lov. Betaling af afgift kan dog kun ske med frigørende virkning til EETS-udbyder. Sund og Bælt Holding A/S er berettiget til at opkræve betaling fra en EETS-udbyder for alle registrerede vejafgifter for en tilknyttet EETS-bruger, uanset om EETS-udbyderen har modtaget betaling fra EETS-brugeren.

Stk. 3. EETS-udbyderen afregner de efter stk. 2 registrerede vejafgifter til Sund og Bælt Holding A/S på de vilkår, der fremgår af den kontrakt, som EETS-udbyderen og Sund og Bælt Holding A/S har indgået. Sund og Bælt Holding A/S og EETS-udbyderen kan udveksle og behandle nødvendige oplysninger, når det er nødvendigt for beregning, opkrævning og afregning efter denne lov. Sund og Bælt Holding A/S afregner senest den 20. i måneden efter den måned, hvor den afgiftspligtige kørsel blev registreret, vejafgiften til told- og skatteforvaltningen. Inden for samme frist skal Sund og Bælt Holding A/S til told- og skatteforvaltningen indsende oplysninger om de registrerede afgiftspligtige kørsler, med henblik på at told- og skatteforvaltningen kan kontrollere, om der er overensstemmelse mellem de registrerede vejafgifter og det afregnede beløb.

Stk. 4. Sund og Bælt Holding A/S fører kontrol med, at reglerne om afgiftspligt efter denne lov overholdes. Kontrollen foretages digitalt, hvorfor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse).

Stk. 5. Forvaltningsloven og skatteforvaltningslovens § 17, stk. 1, finder anvendelse for Sund og Bælt Holding A/S' varetagelse af opgaver efter denne lov. Forvaltningslovens § 19 om partshøring finder dog ikke anvendelse ved de afgørelser om afgiftsopkrævning, som selskabet træffer efter § 6, stk. 1 og 2.

Stk. 6. Skatteministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte nærmere regler om udveksling af oplysninger om afgiftspligtige personer og afgiftspligtige køretøjer mellem Sund og Bælt Holding A/S og Færdselsstyrelsen og behandling af disse oplysninger i henhold til denne lov.

Stk. 7. Skatteministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte regler for Sund og Bælt Holding A/S om opgavevaretagelsen, herunder om regnskabsaflæggelse, godkendelse af kontrolstrategi og udveksling og behandling af data i henhold til denne lov.

Kapitel 5 *Køretøjsudstyr*

§ 7. Vejafgift opkræves elektronisk, hvis der til det afgiftspligtige køretøj er tilknyttet køretøjsudstyr på baggrund af en indgået kontrakt mellem en fysisk eller juridisk person (EETS-bruger) og en EETS-udbyder af køretøjsudstyret, der har indgået aftale med Sund og Bælt Holding A/S. Den afgiftspligtige ejer, jf. § 3, 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.

Stk. 2. Afgiften beregnes af Sund og Bælt Holding A/S ud fra de kørselsdata, der indsamles under kørslen gennem køretøjsudstyret.

Kapitel 6 *Rutebillet*

§ 8. Ved kørsel med et afgiftspligtigt køretøj, hvor der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr, jf. § 7, eller hvor køretøjsudstyret er uvirksomt, skal den afgiftspligtige ejer eller bruger, jf. § 3, sikre, at der købes en elektronisk rutebillet, inden kørsel på det afgiftspligtige vejnet påbegyndes. Rutebilletten udbydes af Sund og Bælt Holding A/S.

Stk. 2. Betaling for rutebilletten udgør betaling for gennemkørsel af én angivet rute på den afgiftsbelagte vejstrækning i et afgiftspligtigt køretøj, jf. § 1, inden for en på rutebilletten angivet gyldighedsperiode.

Stk. 3. Ved køb af rutebillet oplyses:

- 1) Fornavn, efternavn, e-mail, telefonnummer og eventuelt bopælsadresse på den afgiftspligtige person, jf. § 3.
- 2) Oplysninger vedrørende dansk og udenlandsk registrerede køretøjer, som disse oplysninger fremgår af køretøjets registreringsattest, om nationalitetsmærke, køretøjets identifikationsnummer, registreringsnummer, tilladt totalvægt og CO₂-emissionsklasse.
- 3) Et begyndelsestidspunkt for kørsel på det afgiftspligtige vejnet (gyldighedsperiodens begyndelse).
- 4) Den planlagte rute på det afgiftspligtige vejnet.

5) Oplysninger om betaling.

Stk. 4. Der kan foretages ændring i de i stk. 3 nævnte oplysninger indtil gyldighedsperiodens begyndelsestidspunkt, jf. dog stk. 5. Inden for samme frist kan rutebilletten annulleres.

Stk. 5. Senest 48 timer efter udløbet af rutebillettens gyldighedsperiode skal den på forhånd oplyste forventede rute mellem start- og slutpunkt, jf. stk. 3, nr. 4, ændres til den faktiske rute, hvis der er forskel. Pligten til at gøre dette påhviler den afgiftspligtige, jf. § 3.

Stk. 6. Ændres en rute efter stk. 4 eller 5, sker der efterbetaling af for lidt indbetalt afgift eller tilbagebetaling af for meget indbetalt afgift. Sund og Bælt Holding A/S kan modregne eventuelle krav på efterbetaling i krav på tilbagebetaling.

Stk. 7. Ved manglende angivelse af køretøjets tilladte totalvægt og CO₂-emissionsklasse i forbindelse med køb af rutebillet, kategoriseres det afgiftspligtige køretøj under den tungeste vægtklasse og CO₂-emissionsklasse 1, jf. § 5.

Stk. 8. Skatteministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte nærmere regler om betaling for rutebilletter, ændring af en rute, gyldighedsperiode samt efterbetaling og tilbagebetaling.

Kapitel 7

Øvrige regler om afgiftens beregning, opkrævning og betaling

§ 9. Ved køb af en rutebillet, jf. § 8, beregner Sund og Bælt Holding A/S afgiften på grundlag af den angivne kørsel på de afgiftsbelagte vejsegmenter, jf. § 2, udregnet efter satserne i § 5.

Stk. 2. Betalingen for købet af rutebillet sker samtidig med købet.

§ 10. Ved opkrævning af beløb efter denne lov finder opkrævningslovens §§ 6 og 7 om gebyr og rente ved forsinket betaling anvendelse.

Kapitel 8

Klageadgang, delegation og tilsyn

§ 11. Afgørelse om opkrævning og ansættelse af afgift efter denne lov eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, kan påklages for transportministeren.

Stk. 2. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet efter denne lov eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven.

§ 12. Klage til transportministeren indgives skriftligt til Sund og Bælt Holding A/S.

Stk. 2. Sund og Bælt Holding A/S skal, hvis Sund og Bælt Holding A/S vil fastholde afgørelsen, senest 4 uger efter klagens modtagelse videresende klagen til transportministeren. Klagen skal ved videresendelse være ledsaget af den påklagede afgørelse, eventuelle relevante dokumenter, der er indgået i sagen, og Sund og Bælt Holding A/S' bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter.

§ 13. Transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet til at udøve de beføjelser, som er tillagt ministeren i denne lov.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til efter stk. 1, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

§ 14. Indbringelse af en sag for domstolene vedrørende afgørelser efter loven eller regler, der fastsættes i medfør af loven, skal være anlagt senest 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt klager.

§ 15. Transportministeren fører tilsyn med forvaltningen af de dele af vejafgiftsordningen, som varetages af underordnede myndigheder eller selskaber på Transportministeriets område.

Kapitel 9

Straffebestemmelser

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

Stk. 2. Overtrædelsen anses ikke for at være begået af den registrerede ejer eller bruger, jf. § 3, hvis en anden ved brugstyveri, berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Stk. 4. Der fastsættes ingen forvandlingsstraf for bødeansvaret efter stk. 1.

§ 17. 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.

Stk. 2. Retsplejelovens regler om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg efter stk. 1.

Stk. 3. Vedtages bøden, bortfalder videre strafforfølgning. Vedtagelsen har samme gentagelsesvirkning som en dom.

Stk. 4. En tilkendegivelse efter stk. 1 kan gives, hvis overtrædelsen konstateres i forbindelse med en kontrol af afgiften, jf. § 6, stk. 4, medmindre der inden for de seneste 24 timer er konstateret en overtrædelse for det samme køretøj, og dette medfører en tilkendegivelse.

Kapitel 10

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser m.v.

§ 18. Loven træder i kraft den 1. juli 2023, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af lovens § 6, stk. 4.

Stk. 3. Lovens §§ 1-5, § 6, stk. 1-3 og 5, og §§ 7-17 finder anvendelse fra den 1. januar 2025.

Stk. 4. Regeringen bemyndiges til på Danmarks vegne at opsigte Aftale om Opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje af 9. februar 1994 til den 1. januar 2025.

Stk. 5. Fra og med den 1. januar 2024 reduceres afgiftssatserne i § 3 i lov om afgift af vejbenyttelse med 1/366 for hver i kalenderåret påbegyndt dag.

Stk. 6. Eurovignetter vil ikke have gyldighed i Danmark fra og med den 1. januar 2025.

Stk. 7. Lov om afgift af vejbenyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 174 af 21. februar 2020, ophæves den 1. januar 2025.

UDKAST

Kapitel 11

Territorialbestemmelse

§ 19. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets baggrund

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Indførelse af en kilometerbaseret vejafgift

3.1.1. Gældende ret

3.1.1.1. Eurovignettedirektivet

3.1.1.2. Vejbenyttelsesafgiftsloven

3.1.1.3. Miljøzoner

3.1.2. Skatteministeriets overvejelser

3.1.3. Den foreslåede ordning

3.1.3.1. Omfattede køretøjer

3.1.3.2. Køretøjer, der er fritaget for afgift

3.1.3.3. Det omfattede vejnet og principperne for fastlæggelsen af vejnettet

3.1.3.4. Længden af strækningen kørt på det afgiftspligtige vejnet

3.1.3.4.1. Køretøjsudstyr

3.1.3.4.2. Rutebilletter

3.1.3.5. Administration af ordningen med en kilometerbaseret vejafgift

3.1.3.5.1. Sund og Bælt Holding A/S

3.1.3.5.2. EETS- udbydere

3.1.3.6. Kontrol med ordningen og straffebestemmelser

3.1.3.6.1. Objektivt ansvar

3.1.3.6.2. Administrative bødeforelæg

3.1.3.7. Klageadgang mv.

3.1.3.8. Fastsættelse af regler om Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse og tilsyn m.v.

3.2. Implementering af artikel 7, 7 b, 7 c, 7 cb og 7 ga i direktiv 2022/362/EU af 24. februar 2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF.

3.2.1 Gældende ret

3.2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.

3.3 Danmarks udtræden af Eurovignettesamarbejdet

3.3.1. Gældende ret

3.3.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

4. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

5.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

5.1.1. Provenumæssige konsekvenser ved en kilometerbaseret vejafgift samt disponering af provenuet

5.1.2. Afgiftsgrundlaget

5.1.3. Adfærdsmæssige effekter ved en kilometerbaseret vejafgift

5.1.4. Samfundsøkonomiske effekter ved en kilometerbaseret vejafgift

5.1.5. Skatteudgift

5.1.6. Provenumæssige konsekvenser af lovforslaget

UDKAST

- 5.2. Implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige
- 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
 - 6.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.
 - 6.2. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
- 7. Administrative konsekvenser for borgerne
- 8. Klimamæssige konsekvenser
- 9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
- 10. Forholdet til EU-retten
- 11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
- 12. Sammenfattende skema

1. Indledning

Regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne) sætter med regeringsgrundlaget Ansvar for Danmark fra december 2022 de mest ambitiøse klimamål for Danmark nogensinde og ønsker at fremskynde udviklingen af grøn transport i Danmark frem mod 2030. Den grønne omstilling af den tunge vejtransport er et vigtigt og nødvendigt skridt på vejen til realisering af klimalovens mål om 70 pct. drivhusgasreduktion i 2030 og regeringens mål om fremrykkelse af klimaneutralitet til 2045 fra det oprindeligt fastsatte mål om klimaneutralitet i 2050. En ny kilometerbaseret og CO₂-differentieret vejafgift for visse lastbiler bidrager til denne omstilling.

Hertil kommer, at afgifter på lastbiltrafik i dag er fastsat betydeligt under de samfundsøkonomiske omkostninger, som opstår f.eks. gennem lastbilernes slid på infrastrukturen, ulykker, støj, luftforurening, bidrag til trængsel og udledning af CO₂.

Med dette lovforslag foreslås der en kilometerbaseret vejafgift for lastbiltrafik, der er CO₂-differentieret efter lastbilernes udledning. Den gældende lov på området, lov om afgift af vejbenyttelse (vejbenyttelsesafgiftsloven) indeholder ikke i samme grad en incitamentsstruktur, der begrænser den tunge vejtransport, da der er tale om en periodebaseret afgift, hvor der ikke er sammenhæng mellem kørselsforbrug og afgiftsbetaling. Med lovforslaget foreslås i højere grad en afgiftsbetaling ud fra et forureneren-betaler-princip.

Med vedtagelsen af lovforslaget meddeler Folketinget sit samtykke efter grundlovens § 19, stk. 1, 3. pkt., til, at regeringen på Danmarks vegne udtræder af det nuværende Eurovignettesamarbejde, som er et samarbejde mellem Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige om en fælles ordning for en periodebaseret vejbenyttelsesafgift. Regeringen meddeler således de øvrige aftaleparter i samarbejdet, at Danmark opsiger aftalen og indleder processen om udtrædelse af samarbejdet.

2. Lovforslagets baggrund

Regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne) ønsker at indføre en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler. Dermed vil Danmark fra den 1.

UDKAST

januar 2025 skulle træde ud af Eurovignettesamarbejdet og erstatte den med en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler.

Regeringen ønsker, at en kilometerbaseret vejafgift skal differentieres mest muligt efter lastbilernes CO₂-udledning. Der er således tale om en maksimal differentiering inden for EU-rettens rammer for på den måde at skabe de største incitamenter til den grønne omstilling og derved maksimere de forventede CO₂-reduktioner.

Regeringen ønsker at forhøje afgiftssatsen for kørsel i de byområder, hvor der i dag er etableret miljøzoner. Derved vil det blive 50 pct. dyrere at køre i miljøzoner end på det øvrige vejnet. En forhøjelse af satserne i miljøzonerne afspejler, at mange borgere i disse områder er ekstra eksponeret for luftforurening og støj fra lastbiltrafikken og færdselsuheld, hvor den tunge trafik er involveret. De forhøjede afgiftssatser i miljøzonerne medvirker til at øge vejafgiftsordningens samfundsøkonomiske gevinster.

Regeringen ønsker, at den nye vejafgiftsordning skal omfatte lastbiler og vogntog (lastbiler med påhængs- eller sættevogn) til godstransport med en tilladt totalvægt på 12.000 kg og derofter. Derudover vil der som udgangspunkt gælde de samme afgrænsninger, som gør sig gældende i den gældende periodebaserede vejbenyttelsesafgift.

Det er regeringens intention, at lastbiler med en tilladt totalvægt mellem 3.500 og 12.000 kg til godstransport skal omfattes af vejafgiftsordningen fra og med den 1. januar 2027, og at lastbilerne i denne vægtkategori fra dette tidspunkt skal betale vægtafgift efter samme skala som lastbiler, der i dag er omfattet af vejbenyttelsesafgiften svarende til EU-minimumssatser. Dette udmøntes ikke med lovforslaget.

Regeringen ønsker, at det afgiftsbelagte vejnet i 3 år fra og med den 1. januar 2025 skal inkludere størstedelen af statsvejnettet (ca. 4.600 km herunder ca. 1.300 km motorveje) og dele af det kommunale vejnet (ca. 6.300 km, herunder ca. 1.000 km i miljøzoner), det vil sige i alt ca. 10.900 km.

Det er endvidere regeringens intention at udvide det afgiftspligtige vejnet fra og med den 1. januar 2028, så det herefter kommer til at omfatte hele det offentlige vejnet, der har en udstrækning på i alt ca. 75.000 km. Denne faseopdeling skal ses i sammenhæng med implementeringsmæssige hensyn, der taler for først at udrulle ordningen til en mindre del af vejnettet og drage nyttige erfaringer herfra, inden der sker udvidelse til hele det offentlige vejnet. Dette udmøntes ikke med lovforslaget.

Det er samtidig regeringens intention, at der fra den 1. januar 2028 skal ske en forhøjelse af satserne med henblik på at opnå det forudsatte provenu og CO₂-reduktioner. Dette udmøntes ikke med lovforslaget.

Den foreslåede kilometerbaserede vejafgift skønnes samlet set at medføre en CO₂-reduktion på ca. 0,2 mio. ton i 2025 og ca. 0,3 mio. ton i 2030.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Indførelse af en kilometerbaseret vejafgift

3.1.1. Gældende ret

3.1.1.1. Eurovignettedirektivet

Området for afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer er et harmoniseret område indenfor EU, og siden 1993 er der gennemført EU-direktiver om vejbenyttelsesafgifter, heriblandt (EØF) 93/89 af 25. oktober 1993, der efterfølgende blev erstattet af direktiv (EF) 1999/62 af 17. juni 1999 (Eurovignettedirektivet), som senest er ændret ved direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022.

Det tilkommer medlemsstaterne selv at træffe beslutning om indførelse af vejafgifter på deres område. Hvis en medlemsstat vælger at indføre og opkræve afgifter, skal dette dog ske efter de regler, der er fastsat i Eurovignettedirektivet. 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.

Eurovignettedirektivet indeholder en detaljeret regulering af medlemsstaternes opkrævning af kørselsafgifter på tunge godskøretøjer over 3.500 kg, som benytter motorvejsnettet. Direktivet opstiller blandt andet rammerne for, hvilke omkostningselementer, der må medtages i den beregning, som fastlægger den maksimale gennemsnitlige afgiftssats, og

indeholder rammerne for differentieringsparametre for afgiftssatsen. Selvom Eurovignettedirektivet hovedsageligt regulerer motorvejsnettet, er dette ikke til hinder for medlemsstaternes udvidelse af det afgiftsbelagte vejnet til øvrige dele af statsvejenettet og til kommunale veje.

På sådanne dele af vejnettet er direktivets specifikke regler, f.eks. om fastsættelse af satser, ikke gældende. I disse tilfælde er der dog mere generelle bestemmelser om, at afgifterne ikke må indebære forskelsbehandling af den internationale trafik eller konkurrenceforvridning mellem virksomheder.

Med den seneste ændring af Eurovignettedirektivet er der åbnet op for medlemsstaternes mulighed for regulering af vejafgift med en række nye frivillige og obligatoriske bestemmelser.

Det fremgår blandt andet af ændringsdirektivet, at tunge køretøjer som følge af deres betydelige indvirkning på vejinfrastrukturen og deres bidrag til luftforurening bør være omfattet af nøjagtige afgiftssystemer. Med henblik på at fremme renere og mere effektiv transport bør tidsbaserede brugsafgifter gradvist udfases på det transeuropæiske hovedtransportnet under hensyntagen til de trafikale behov, da dette net indeholder de strategisk vigtigste knudepunktet og forbindelser i det transeuropæiske transportnet.

Direktivet bygger på princippet om, at brugeren og forureneren betaler. Det fremgår således, at det er nødvendigt at sikre, at afgifterne for eksterne omkostninger fortsat afspejler omkostningerne ved luftforurening, støj og klimaændringer forårsaget af tunge køretøjer så nøjagtigt som muligt, uden at afgiftssystemet gøres unødigt kompliceret, for at fremme anvendelsen af de mest energieffektive køretøjer og bevare incitamenternes effektivitet og holde differentieringen af vejafgifter ajour. Det følger endvidere af direktivets artikel 7 c, at medlemsstaterne kan opretholde eller indføre en afgift for eksterne omkostninger, der vedrører omkostninger ved trafikbaseret luft- eller støjforurening, trafikbaserede CO₂-emissioner eller enhver kombination heraf.

Hvor der hidtil for ordninger for tunge godskøretøjer har eksisteret en undtagelsesmulighed for opkrævning af afgift for lastbiler fra og med

3.500 til 12.000 kg, udfases denne undtagelsesmulighed gældende fra 5 år efter ikrafttrædelsen af ændringsdirektivet. Undtagelsesmuligheden vil således ophøre fra den 24. marts 2027, hvorefter det vil være obligatorisk at omfatte lastbiler med en tilladt totalvægt fra og med 3.500 til 12.000 kg. Herudover vil medlemsstaterne fremadrettet have mulighed for at indføre vejafgift for lette køretøjer (blandt andet person- og varebiler) og tunge køretøjer til andet end godstransport (køretøjer til specielle anvendelser og busser).

3.1.1.2. Vejbenyttelsesafgiftsloven

Vejbenyttelsesafgift opkræves i dag efter lov nr. 956 af 25. november 1994 om afgift af vejbenyttelse (vejbenyttelsesafgiftsloven). Loven indgår som led i opfyldelsen af aftalen om Eurovignettesamarbejdet mellem Danmark, Tyskland, Nederlandene, Belgien og Luxembourg af 9. februar 1994. Med loven blev der samtidig givet samtykke til ratifikation af aftalen, jf. grundlovens § 19, stk. 1. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2 og pkt. 10.1 om Eurovignettesamarbejdet.

I forbindelse med loven er der indført et register for køretøjer, Køretøjsregisteret, der administreres af Motorstyrelsen. Alle danske køretøjer skal registreres i køretøjsregisteret, før de tages i brug på færdselslovens område. For nye køretøjer sker dette via nummerpladeoperatører (f.eks. en synshal). Registrering af brugte køretøjer sker ved syn, jf. § 19 i bekendtgørelse nr. 2114 af 25. november 2021 om godkendelse og syn af køretøjer.

Loven regulerer afgiftsopkrævningen af lastbiler m.v. med en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover for benyttelse af vejnettet, der nærmere er defineret i lovens §§ 5-7. Afgiften betales for retten til benyttelse af vejnettet og gælder såvel danske som udenlandske lastbiler. Afgiften dækker anvendelse af hele eller visse dele af vejnettet i de respektive lande, og i Danmark skal afgiften betales inden anvendelse af motorvejsnettet, jf. lovens § 7, stk. 1. For danske køretøjer betales afgiften for benyttelse af det danske vejnet, jf. lovens § 5, stk. 1.

Efter loven fastsættes vejafgiften for de afgiftsbelagte køretøjer på grundlag af to forhold: Afgiftsperioden og afgiftssatsen.

Afgiftsperioden afhænger af, om køretøjet er dansk registreret eller hjemmehørende i udlandet. Således er dansk registrerede køretøjers afgiftsperiode altid 1 år, og afgiften indbetales til Skatteforvaltningen ved indregistreringen og efterfølgende afgiftsperioder sammen med vægtafgiften, hvorimod udenlandske køretøjers afgiftsperiode bestemmes efter varigheden af den ønskede vejbenyttelse i dage, uger, måneder og maksimalt år.

Afgiftssatsen fastslås ud fra køretøjets udstødningsklasse (emissionsnorm) og antal aksler. Differentieringen sker på grundlag af de udstødningsnormer, der er fastsat i bilaget til direktiv (EØF) 88/77 af 3. december 1987 som ændret ved direktiv (EØF) 91/452 af 1. oktober 1991. De fastsatte udstødningsnormer beregnes som EURO I og II og har til formål at begrænse udstødning af forurenende luftarter fra dieselmotorer. I 2009 overgik reguleringen fra direktivform til forordninger. EURO VI blev således indført ved forordning 595/2009.

De fastsatte udstødningsnormer beregnes efter EURO I -VI-kategorierne og er afhængige af, om et køretøj opfylder kravene i de fastsatte EURO-normer eller ikke. De ældste og mest forurenende køretøjer, dvs. dem, der ikke opfylder nogen EURO-norm, afgiftsbelægges efter de højeste satser.

Når afgiften, som fastsat efter udstødningsklasse og antallet af aksler er betalt, gives der adgang til vejbenyttelsen i aftalelandene inden for det tidsrum, der er betalt for. Afgiften skal være betalt inden kørsel på de omhandlede veje og kan ikke overføres til et andet køretøj.

Kontrollen med afgiftsordningen følger af lovens § 13 og foretages af politiet, der på afgiftsbelagte veje i Danmark kan standse køretøjer, der er afgiftsbelagte, med henblik på at tilse, om afgift er registreret og betalt. Kontrollen vil typisk ske i forbindelse med kontrol af andre lovbestemmelser, f.eks. om køre- og hviletid eller tilladt totalvægt. Køretøjet kan tilbageholdes af politiet, indtil afgifts- og bødebeløb og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

I henhold til lovens §14, straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt afgiver urigtige eller vildledende oplysninger til brug ved 1) afgørelse af, om der skal svares afgift af et køretøj, 2) beregning af afgiftens størrelse

eller 3) afgørelse om afgiftsfritagelse eller refusion af afgift vedrørende den periodebaserede vejbenyttelsesafgift.

Det følger ligeledes af loven, at der kan fastsættes straf i form af bøde til den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelser i forskrifter, der udstedes i medfør af loven. Der er dog ikke udstedt sådanne.

Straffebestemmelsen i lovens § 14 gælder også for selskaber m.v. (juridiske personer).

Bødeniveauerne ligger i disse sager ved overtrædelse af de gældende regler om vejbenyttelsesafgift på en bøde i førstegangstilfælde på 2.500 kr., i andengangstilfælde en bøde på 5.000 kr., i tredjegangstilfælde en bøde på 7.500 kr., i fjerdegangstilfælde en bøde på 10.000 kr., i femtegangstilfælde en bøde på 12.500 kr., i sjettegangstilfælde en bøde på 15.000 kr. og i syvendegangstilfælde eller herover en bøde på 15.000 kr.

Hvis flere lastbiler fra samme vognmandsvirksomhed inden for samme døgn anvendes i forbindelse med overtrædelser af loven, behandles sagerne som flere forhold til samtidig pådømmelse, uanset at der er sket vedtagelse af bødeforelæg tidligere inden for døgnet. Det betyder, at alle overtrædelser konstateret inden for det pågældende døgn, betragtes som førstegangstilfælde (forudsat at virksomheden ikke tidligere er fundet skyldig i en sådan overtrædelse) og afgøres med en bøde på 2.500 kr. per lastbil. Såfremt samme eller andre lastbiler fra den pågældende vognmandsvirksomhed f.eks. bringes til standsning, og der i den forbindelse udstedes et bødeforelæg inden for det efterfølgende døgn, vil der derimod være tale om andengangstilfælde (hvis der er sket vedtagelse af bødeforelæg i døgnet forinden) med den følge, at bøden bør fastsættes til 5.000 kr. per lastbil for det andet døgn.

Hvis virksomheden tidligere er straffet flere gange, men fejlagtigt ikke har modtaget forhøjede bøder, fastsættes bøden på grundlag af det faktiske antal relevante forstraffe uden hensyn til udmålingen af de tidligere bøder. Det gældende bødesystem er baseret på politiets kontrol og den almindelige strafferetlige betingelse om tilregnelser.

3.1.1.3. Miljøzoner

I § 15 a, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse (herefter miljøbeskyttelsesloven), er der fastsat regler om, at kommunalbestyrelserne i kommunerne København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense kan beslutte at etablere miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med lastbiler eller busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, jf. § 15 b. Formålet med miljøzoner er at sikre renere luft til borgerne, ved at stille krav til tunge køretøjers udledning af partikler.

Kommunalbestyrelsen i andre kommuner kan efter forudgående tilladelse fra miljøministeren træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de nævnte køretøjer, jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 2. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet.

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 6, at kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om miljøzoner, herunder om etablering af en miljøzone, om udvidelse af en miljøzone, om, at yderligere køretøjstyper skal være omfattet af en miljøzone, om indskrænkning af en miljøzone, om omlægning af transitruter i en miljøzone og om ophævelse af en miljøzone. Der skal gå mindst 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en miljøzone til det tidspunkt, hvor miljøzonen har virkning, jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 6.

Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende kontrol af køretøjer i miljøzonerne. Det drejer sig om opgaver vedrørende automatisk registrering af nummerplader til brug for håndhævelse over for afgiftspligtige, der ikke lever op til miljøzonekravene og understøttelse af Miljøstyrelsens sagsbehandling. Det er Miljøstyrelsen, der er udpeget som relevant kontrolmyndighed.

For yderligere om miljøzoner henvises til miljøbeskyttelsesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 100 af 19. januar 2022 med senere ændringer.

Sund og Bælt Holding A/S kan i medfør af lov nr. 588 af 24. juni 2005 varetage opgaver vedrørende regulering af vejtrafik, som pålægges selskabet ved lov eller i henhold til lov, herunder i relation til vejafgiftsordninger og betalingshåndtering, samt information om disse.

3.1.2. Skatteministeriets overvejelser

Afgifterne på lastbiltrafik modsvarer i dag ikke de samfundsmæssige omkostninger, som opstår gennem lastbilstrafikkens slid på infrastrukturen, ulykker, støj, luftforurening, bidrag til trængsel og udledning af CO₂. De nuværende afgifter på lastbilstrafikken skønnes således at være betydeligt lavere end de (eksterne) omkostninger, som samfundet påføres i form af slid på infrastrukturen, ulykker, støj, luftforurening, bidrag til trængsel og udledning af CO₂.

Der betales det samme i afgift for de lastbiler, der inden for en bestemt periode benyttes i begrænset omfang, som for de lastbiler, der benyttes meget. Den nuværende vejbenyttelsesafgift indeholder således ikke en målrettet incitamentsstruktur til at begrænse den tunge vejtransport, da der er tale om en periodebaseret afgift.

En kilometerbaseret vejafgift indebærer derimod i højere grad incitamenter til fremme af den grønne omstilling af den tunge vejtransport, da den er direkte relateret til brugen af køretøjerne. Differentiering af afgiftssatserne efter køretøjernes CO₂-udledning giver yderligere incitamenter og bidrager på denne måde yderligere til opnåelse af de grønne mål.

Endvidere indebærer en kilometerbaseret vejafgift også en målrettet beskatning af de samfundsøkonomiske omkostninger, som i øvrigt er forbundet med lastbilers kørsel, herunder slid på infrastrukturen, ulykker, støj, luftforurening, bidrag til trængsel og udledning af CO₂.

Da nuværende afgifter på lastbiltrafikken i dag skønnes at være fastsat betydeligt lavere end de (eksterne) omkostninger, vurderes en ny vejafgift derfor forbundet med en samfundsøkonomisk gevinst.

3.1.3. Den foreslåede ordning

3.1.3.1. Omfattede køretøjer

Det foreslås, at der indføres en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler og

køretøjskombinationer (lastbiler med påhængs- eller sættevogn) til godstransport med en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover. Der er tale om en videreførelse af den gruppe af køretøjer, der efter vejbenyttelsesafgiftsloven er afgiftsbelagt. Der er aktuelt ca. 43.000 lastbiler i den danske bilbestand, hvoraf ca. 35.500 har en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover.

Afgrænsningen af afgiftspligten til at omfatte køretøjer til godstransport indebærer, at f.eks. køreskolebiler eller lastbiler registreret med et tivoli eller cirkus som ejer/bruger heller ikke fremover vil være forpligtet til at betale afgift. Derudover anses veteranlastbiler ikke for at være omfattet af vejbenyttelsesafgiftsloven, idet de ikke findes at være omfattet af lovens anvendelsesområde, der omhandler lastbiler til godstransport.

Det er endvidere regeringens intention, at køretøjer med en tilladt totalvægt mellem 3.500 til 12.000 kg fra den 1. januar 2027 skal være omfattet af ordningen med en kilometerbaseret vejafgift. Der vil på et senere tidspunkt blive fremsat lovforslag herom med henblik på udmøntning af denne del af aftalen. Dette skal sikre korrekt implementering af den seneste ændring af Eurovignettedirektivet, hvoraf det følger, at lastbiler med en tilladt totalvægt mellem 3.500 til 12.000 kg senest den 25. marts 2027 skal være afgiftspligtige.

Med den seneste ændring af Eurovignettedirektivet opstilles 3 vægtklasser for lastbiler, der indeholder afgiftselementer relateret til luftforurening og støj, og 5 CO₂-emissionsklasser, dvs. i alt 15 afgiftsklasser, som indeholder hver deres afgiftssats, som medlemsstaterne skal indordne sig efter. Fra 2027 udvides vægtklasserne til 4 vægtklasser, idet køretøjer fra og med 3.500 til 12.000 kg også skal omfattes af medlemsstaternes vejafgiftsordninger. Dette reguleres ikke i nærværende lovforslag. Direktivet foreskriver således, at kørselsafgifterne skal differentieres ud fra det enkelte køretøjs konkrete CO₂-udledning med henblik på at opfordre til brug af mere miljøvenlige køretøjer.

3.1.3.2. Køretøjer, der er fritaget for afgift

Det følger af vejbenyttelsesafgiftslovens § 11, at der gælder afgiftsfritagelse for: 1) køretøjer, der tilhører forsvaret og det statslige regionale redningsberedskab, 2) køretøjer, der specielt er indrettet til brandsluknings- og redningsopgaver og udelukkende anvendes ved

udrykning hertil, samt køretøjer, som tilhører og udelukkende anvendes af beredskabskommissioner og ikke anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med private erhvervsdrivende, 3) køretøjer, der tilhører politiet, og 4) køretøjer, som tilhører vejvæsenerne.

Det foreslås at videreføre fritagelserne for de køretøjer, der er afgiftsfritagne i henhold til vejbenyttelsesafgiftsloven.

Afgiftsfritagelserne er betinget af, at køretøjerne udefra kan genkendes som beregnet til de nævnte formål.

For køretøjskombinationer er motorkøretøjet bestemmende for, om kombinationen er fritaget for afgift.

3.1.3.3. Det omfattede vejnet og principperne for fastlæggelsen af vejnettet Efter vejbenyttelsesafgiftsloven beror afgrænsningen af det afgiftsbelagte vejnet på, hvorvidt lastbilen m.v. er dansk registreret eller hjemmehørende i udlandet, jf. §§ 2, stk. 1 og 4. For dansk registrerede køretøjer er det hele det danske vejnet, som er afgiftsbelagt. For udenlandske køretøjer er det afgiftsbelagte vejnet begrænset til motorvejene.

Det foreslås, at det afgiftspligtige vejnet fra den 1. januar 2025 i udgangspunktet skal omfatte størstedelen af statsvejnettet og en række kommunale strækninger, herunder alle offentlige veje i miljøzoner. Alle afgiftsbelagte veje fremgår af bilag 1. Denne del af det danske vejnet dækker samlet ca. 10.900 km og vurderes at dække over ca. 75 pct. af trafikarbejdet (det samlede antal kørte kilometer) med lastbiler.

Mellem byer vil motorveje og det øvrige statsvejnet indgå i det afgiftsbelagte vejnet sammen med de kommuneveje, der måtte løbe parallelt eller diagonalt hermed. Sidstnævnte er medtaget, hvis Vejdirektoratet har vurderet, at disse veje udgør sivetrafikruter til statsvejnettet, hovedsageligt motorvejsnettet. Begrebet sivetrafik dækker over det fænomen, at chauffører i afgiftsbelagte køretøjer søger at køre på veje, der løber parallelt med de afgiftsbelagte statsveje for på den måde at undgå betaling af afgift. Dette kan modvirkes ved at afgiftsbelægge de kommuneveje, hvor der er særlig risiko for sivetrafik. I byer med bynære motorveje, herunder de største byer og hovedstadsområdet, vil hele

statsvejnettet som udgangspunktet være omfattet. Der kan forekomme enkelte statsveje i de større byer og miljøzoner, der er undtaget, hvis Vejdirektoratet konkret har vurderet, at en medtagelse heraf vil indebære en risiko for sivetrafik, og hvis dette ikke vurderes at kunne imødegås ved at afgiftsbelægge kommunale parallelveje.

Kommunale veje i miljøzoner indgår i det afgiftsbelagte vejnet, men enkelte kommuneveje er efter forslaget efter Vejdirektoratets vurdering friholdt af hensyn til at sikre korrekt opmåling og beregning af afgift i forbindelse med tilknyttet køretøjsudstyr. Der forekommer således tilfælde, hvor der har været behov for at udelade enkelte kommuneveje ud fra en konkret vurdering af, hvad der kan systemunderstøttes.

I byer med afgiftsbelagte ringveje eller omfartsveje med få potentielle sivetrafikruter lægges der vejafgift på de store kommuneveje med henblik på at undgå sivetrafik.

I byer med afgiftsbelagte ringveje eller omfartsveje med mange potentielle sivetrafikruter gennem byen friholdes centrum og ringveje/omfartsveje for vejafgift, hvis Vejdirektoratet ikke vurderer, at et så fintmasket afgiftsbelagt vejnet kan systemunderstøttes. Ved mindre byer med afgiftsbelagte omfartsveje og/eller veje gennem centrum med vejafgiftsbelagte veje pålægges vejafgift på ruter for sivetrafik, når der vil være mulighed for at spare vejafgift svarende til mere end ca. 5 km, eller hvis Vejdirektoratet har udpeget vejen på baggrund af en vejfaglig vurdering, herunder ud fra Grøn Mobilitetsmodel (tidligere Landstrafikmodellen). Modellen er udviklet til at belyse de overordnede trafikstrømme i Danmark samt mellem Danmark og udland. Grøn Mobilitetsmodel ligger til grund for de trafikale beregninger og samfundsøkonomiske analyser, som udgør væsentlige beslutningskriterier i prioritering af infrastrukturprojekter.

Enkelte dele af det øvrige statsvejnet og enkelte dele af det kommunale vejnet er i forslaget fritaget eller pålagt vejafgift, hvis Vejdirektoratet har vurderet, at der på den måde kan etableres et sammenhængende og let kommunikerbart afgiftsbelagt vejnet.

Den foreslåede afgrænsning af vejnettet adskiller sig fra det gældende afgiftspligtige vejnet. Hvor det afgiftspligtige vejnet i dag udgør hele vejnettet for danske afgiftspligtige lastbiler og motorveje for udenlandske afgiftspligtige lastbiler, foreslås det blandt andet af hensyn til at kunne implementere en ny vejafgiftsordning, at det ikke pr. 1. januar 2025 er hele vejnettet, der skal være omfattet.

Ved alene at lade en begrænset del af vejnettet være omfattet er det forventningen blandt andet på baggrund af erfaringer fra udlandet, at implementeringen af kilometerbaserede vejafgifter vil forløbe mere hensigtsmæssigt sammenlignet med, hvis hele vejnettet blev omfattet allerede på tidspunktet for igangsættelse af ordningen.

3.1.3.4. Længden af strækningen kørt på det afgiftspligtige vejnet

Det foreslås, at der stilles krav om, at der i et afgiftspligtigt køretøj enten er tilknyttet et funktionelt køretøjsudstyr, eller at der, forinden kørsel på det afgiftsbelagte vejnet påbegyndes, er købt en rutebillet, der dækker kørslen. Køretøjsudstyr og rutebillet beskrives nedenfor.

3.1.3.4.1 Køretøjsudstyr

Det foreslås, at afgiften kan opkræves ved elektronisk registrering af kørslen via køretøjsudstyr i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EETS-direktivet).

Det betyder, at det afgiftspligtige køretøj skal have tilknyttet et køretøjsudstyr som sikrer, at kørslen automatisk registreres med henblik på at beregne og opkræve afgiften. Afgiftspligtige kan således indgå en aftale med en udbyder af en vejafgiftstjeneste (EETS-udbyder), som mod betaling stiller EETS-godkendt satellitbaseret køretøjsudstyr til rådighed for brugeren (EETS-brugeren), og som kan indsamle køretøjsdata i form af satellitpositioner under køretøjets kørsel.

Ved en vejafgiftstjeneste forstås ifølge EETS-direktivet en tjeneste, der gør det muligt for brugere at anvende et køretøj i et eller flere EETS-områder i henhold til en enkelt kontrakt, og, hvor det er nødvendigt med et enkelt

UDKAST

stykke køretøjsudstyr, herunder: a) om nødvendigt levere et skræddersyet køretøjsudstyr til brugerne og vedligeholde dets funktionalitet b) garantere, at vejafgiftsopkræveren betaler de skyldige vejafgifter af brugeren c) sørge for betalingsmidler eller acceptere et eksisterende betalingsmiddel d) opkræve vejafgifter fra brugeren e) forvalte kundekontakten med brugeren, og f) gennemføre og overholde politikker for sikkerhed og privatlivets fred for vejafgiftssystemer.

Køretøjsudstyret befinder sig fast i køretøjet, og der er således tale om en fysisk indretning. Køretøjsudstyret skal leve op til den EU- retlige standard, der er fast i EETS-direktivet.

På baggrund heraf genskabes lastbilens nøjagtige rute ved brug af algoritmer i en 100 pct. automatiseret proces, hvor indsamlede køretøjsdata matches til et digitalt vejkort. Dette sker rent teknisk ved hjælp af kobling af satellitpositioner til et digitalt vejkort, der er opdelt i vejsegmenter.

Ved et vejsegment forstås en på forhånd elektronisk fastsat vejstrækning, der går mellem to knudepunkter på vejnettet, f.eks. fra et kryds til det næste kryds. Distancen måles i kilometer. Metoden kaldes map-matching og anvendes i dag i f.eks. de kilometerbaserede vejafgiftsordninger i Tyskland og Belgien.

Ved opgørelse af længden af den kørsel, der er foretaget på det afgiftsbelagte vejnet, og hvor der i det afgiftsbelagte køretøj er tilknyttet køretøjsudstyr, indgår alle de vejsegmenter, som det pågældende afgiftsbelagte køretøj er indkørt på under kørslen, i deres fulde længde, selv om køretøjet ikke nødvendigvis har gennemført hvert vejsegment fuldt ud.

Længderne af de enkelte vejsegmenter fastlægges i lovens bilag 1.

Kørsel på vejsegmenter uden afgiftspligt vil ikke indgå i opgørelsen. Således frasorteres kørsel på veje, som ligger uden for den geografiske afgrænsning af det afgiftsbelagte vejnet, herunder kørsel i udlandet, ligesom sejlads med færge m.v. heller ikke kommer til at indgå.

Den tilbagelagte kørsel på det afgiftspligtige vejnet opgøres ved først at sammenlægge længderne opgjort i kilometer af det samlede antal vejsegmenter, som det afgiftspligtige køretøj er indkørt på under sin færd. Dernæst kan afgiften beregnes ved at multiplicere det opgjorte antal kilometer med den gældende sats for køretøjets CO₂-emissionsklasse m.v.

I de tilfælde, hvor vejafgiften opgøres ved hjælp af køretøjsudstyr, der er tilknyttet det afgiftsbelagte køretøj, bliver afgiften beregnet af Sund og Bælt Holding A/S, men fakturering forestås af EETS-udbyderen, jf. pkt. 3.1.3.5.2 (EETS-udbyder).

3.1.3.4.2. Rutebilletter

For brugere af det afgiftsbelagte vejnet, som ikke har tilknyttet et satellitbaseret køretøjsudstyr, jf. pkt. 3.1.3.4.1 (Køretøjsudstyr), eller hvor køretøjsudstyret er uvirksomt, foreslås det at indføre en mulighed for, at ejeren/brugeren af det afgiftsbelagte køretøj i stedet for kan betale afgiften for benyttelse af det afgiftsbelagte vejnet via erhvervelse af en rutebillet. Modellen med en rutebillet minder om en tilsvarende ordning i Tyskland.

En rutebillet udgør afgiften for at benytte det afgiftsbelagte vejnet i 24 timer for en rute, der er fastlagt på forhånd. Rutebilletten kan købes digitalt via en hjemmeside administreret af Sund og Bælt Holding A/S, inden den afgiftspligtige kørsel foretages.

Pligten til at svare afgift og afgiftens størrelse vil være den samme, uanset om der benyttes køretøjsudstyr, eller om der erhverves en rutebillet. Der er således i udgangspunktet ingen økonomiske fordele ved at vælge den ene eller den anden løsning. Da der vil være omkostninger forbundet med at anskaffe sig køretøjsudstyr, vil det dog i nogle tilfælde kunne betale sig at købe rutebilletter, f.eks. hvis kørselsforbruget er meget lavt.

I forbindelse med køb af rutebilletten skal såvel danske som udenlandske afgiftspligtige oplyse fornavn, efternavn, e-mail, telefonnummer, og eventuelt bopælsadresse på den afgiftspligtige person. Endvidere skal angives oplysninger om dansk registrerede køretøjer, som disse fremgår af køretøjets registreringspapirer, om nationalitetsmærke, køretøjets

identifikationsnummer, registreringsnummer, tilladt totalvægt og CO₂-emmissionsklasse.

Derudover vil der skulle angives et begyndelsestidspunkt for kørsel på det afgiftspligtige vejnet, som ligger efter købstidspunktet (gyldighedsperiodens begyndelse), den planlagte rute på det afgiftspligtige vejnet og oplysninger fra et gyldigt betalingskort. Oplysningerne vil kunne ændres indtil begyndelsestidspunktet for den afgiftspligtige kørsel.

Når ruten på det afgiftspligtige vejnet er gennemført, og den nøjagtigt faktisk gennemførte rute dermed vil være kendt for den afgiftspligtige, vil der inden 24 timer efter udløbet af rutebillettens gyldighedsperiode skulle foretages ændring af den på forhånd oplyste planlagte rute, såfremt den planlagte rute ikke svarer til ruten, som faktisk er gennemført.

Det foreslås, at det afgiftspligtige køretøj, som rutebilletten skal dække afgiftsbetaling for, kategoriseres under CO₂-emmissionsklasse 1, der dermed vil indebære den højeste afgiftsbetaling, jf. den foreslåede § 8, stk. 7, medmindre en anden CO₂-emmissionsklasse oplyses i forbindelse med købet. Dette skal sikre incitament til, at ejeren/brugeren af køretøjet oplyser præcist, hvilket køretøj rutebilletten angår samt, at det ikke er muligt at opnå en lavere afgiftsbetaling, hvor det ikke er muligt at dokumentere, at det afgiftspligtige køretøj er berettiget til dette.

Det foreslås, at rutebilletten kan annulleres inden begyndelsestidspunktet for den faktiske afgiftspligtige kørsel. Det kan f.eks. være relevant, hvis ejeren/brugeren ændrer planer m.v.

3.1.3.5. Administration af ordningen med en kilometerbaseret vejafgift

3.1.3.5.1. Sund og Bælt Holding A/S

Det foreslås, at Sund og Bælt Holding A/S bemyndiges til at varetage de opgaver, som hører til rollen som vejafgiftsopkræver. Udpeget vejafgiftsopkræver defineres i EETS-direktivets artikel 2, nr. 4, som en offentlig eller privat enhed, som opkræver vejafgift for køretøjers kørsel i et EETS-område, der i direktivets artikel 2, nr. 8 defineres som en vej, et vejnet eller et anlæg, f.eks. en bro eller en tunnel, eller en færge, hvor vejafgifter opkræves ved hjælp af et elektronisk vejafgiftssystem.

Det indebærer, at det vil være Sund og Bælt Holding A/S, der skal forestå drift af vejafgiftsordningen, herunder beregning, opkrævning og kontrol med efterlevelse af vejafgiftsordningen. Det vil således være Sund og Bælt Holding A/S, der skal beregne længden af den afgiftspligtige kørsel og beregne afgiftens størrelse. Det vil derimod være EETS-udbyderne, der udsteder fakturaer på vegne af Sund og Bælt Holding A/S med oplysning om Sund og Bælt Holding A/S' navn som opkrævning af afgiften. Sund og Bælt Holding A/S afregner efterfølgende afgiften til Skatteforvaltningen. Sund og Bælt Holding A/S vil i forbindelse med lovforslagets vedtagelse omfattes af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige (gældsinddrivelsesloven).

Det foreslås endvidere, at Sund og Bælt Holding A/S skal etablere og forestå driften i forbindelse med køb og udstedelse af elektroniske rutebilletter. I de tilfælde, hvor den afgiftspligtige vælger at betale sin afgift ved at købe en rutebillet, der dækker den afgiftspligtige kørsel, vil det således være Sund og Bælt Holding A/S, der systemunderstøtter og sikrer driften af alle trin i forbindelse hermed.

Det vil være Sund og Bælt Holding A/S, der udvikler it-platforme og tekniske løsninger for udstedelse og køb af rutebilletter, samt er ansvarlige for vejledning af brugerne om køb af rutebilletter mv. EETS-udbyderen, jf. pkt. 3.1.3.5.2 (EETS – udbyder) vil således ikke udføre opgaver, der relaterer sig til rutebilletter.

Sund og 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 med at opkræve og inddrive brugerafgifter og udføre kontroller. Sund og Bælt Holding A/S har desuden etableret forretningssystemer og supportfunktioner, som varetager kundeservice, teknisk overvågning, kundekommunikation, selvbetjeningsportal m.v. for de ovennævnte ordninger.

3.1.3.5.2. EETS-udbyder

Området for EETS-udbydere er EU-retligt reguleret, og det foreslås derfor, at reguleringen af EETS-udbydere sker i overensstemmelse med EETS-direktivet. Direktivets artikel 15 fastsætter de betingelser, der er

nødvendige for at sikre, at elektroniske vejafgiftssystemers interoperabilitet finder anvendelse på hele EU's vejnet.

Ved en EETS-udbyder forstås ifølge EETS direktivets artikel 2, nr. 6 en juridisk enhed, som i henhold til en særskilt kontrakt giver en EETS-bruger (ejer eller bruger af et afgiftsbelagt køretøj) adgang til et EETS-område (et vejnet, hvor vejafgifter opkræves ved hjælp af et elektronisk vejafgiftssystem), overfører vejafgifterne til den relevante vejafgiftsopkræver, og som er registreret i etableringsmedlemsstaten. Det er Vejdirektoratet, som godkender en juridisk enhed i Danmark, der ønsker at tilbyde en elektronisk enhed (køretøjsudstyr), som kan bruges til betaling på betalingsveje. Brobizz A/S er et eksempel på en godkendt EETS-udbyder i Danmark. EETS-udbydere, som er godkendt i andre EU-lande, vil på lige vilkår som en EETS-udbyder godkendt i Danmark have adgang til vejafgiftstjenesten i Danmark.

For at få adgang til vejafgiftstjenesten er det ifølge direktivet en betingelse, at EETS-udbyderen indgår en kontrakt med vejafgiftsopkræveren med henblik på at ordne forholdet mellem de to parter.

For at sikre gennemsigtighed og ikkediskriminerende adgang til EETS-områderne for alle EETS-udbydere bør vejafgiftsopkræveren ifølge direktivet offentliggøre alle nødvendige oplysninger om adgangsrettigheder i en EETS-områdeerklæring.

3.1.3.6. Kontrol med ordningen og straffebestemmelser

Det er væsentligt, at håndhævelsen af den foreslåede vejafgiftsordning er effektiv med en systematisk kontrol af, om reglerne overholdes, af hensyn til at sikre den fulde effekt af ordningen.

Sund og Bælt Holding A/S varetager en række opgaver med vejledning af brugerne af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund og de øvrige aspekter forbundet med opkrævning og inddrivelse af brugerafgifter for benyttelse af de faste forbindelser, herunder ANPG-teknologi (automatisk nummerpladegenkendelse), samt kontrol i forbindelse med håndhævelsen heraf. ANPG er en forkortelse for Automatisk nummerplade genkendelse, hvor kameraer tager billeder af køretøjet og dets nummerplader.

Sund og Bælt Holding A/S' erfaringer med ANPG-teknologi er senest blevet udnyttet af staten, da selskabet blev tildelt opgaven med indsamling af data ved ANPG til brug for Miljøstyrelsens håndhævelse af miljøzonereglerne, samt at bistå med sagshåndtering og betalingsopkrævning, registrering af udenlandske køretøjer samt information om ordningen. Det kan bemærkes, at der er sket en markant teknologisk udvikling inden for billedbehandling, der blandt andet gør det muligt at aflæse nummerpladen på forbikørende køretøjer med meget stor sikkerhed for korrekt aflæsning.

I medfør af § 17 a i lov om Sund og Bælt Holding A/S blev der i forbindelse med tildelingen af opgaven om miljøzonerne indført hjemmel til, at selskabet kunne varetage opgaven i overensstemmelse med persondataretten, herunder i relation til registrering af nummerpladeoplysninger og opbevaring af billeder m.v.

Det vurderes på den baggrund, at opgaven med at indsamle data til brug for kontrollen med vejafgiftsordningen med fordel kan henlægges til Sund og Bælt Holding A/S.

Den foreslåede kontrol baseres som ved miljøzoneordningen på aflæsning af nummerplader sammenholdt med oplysninger i Køretøjsregisteret. Der vil i overvejende grad være tale om en vejafgiftsordning, der baserer sig på digital kontrol fremfor fysisk kontrol.

Sund og Bælt Holding A/S vil foretage indsamlingen af data via scanning af nummerplader på køretøjer, der passerer forbi på en afgiftsbelagt vejstrækning eller via mobile kameraer.

Kontrolenheden afgør, om der er køretøjsudstyr i køretøjet, eller om der på forhånd er købt en rutebillet.

Hvis der hverken er tilknyttet EETS-udstyr i køretøjet eller før kørslen er registreret en rute og købt en rutebillet, der eventuelt inden for 48 timer er korrigeret svarende til den faktisk tilbagelagte rute, jf. det foreslåede § 8, stk. 5, vil Sund og Bælt Holding A/S efter identifikation ved hjælp af nummerpladegenkendelse oversende oplysning herom til

Færdselsstyrelsen med henblik på eventuel udstedelse af et administrativt bødeforelæg, jf. pkt. 3.1.3.6.2.

Dette kontrolsystem skal være med til at skærpe håndhævelsen, og opdagelsesrisikoen forventes at stige markant i forhold til det nuværende håndhævelsestryk.

Tilsynet med Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse efter denne lov vil varetages af transportministeren, da selskabet hører under Transportministeriets ressort. Transportministeren har i øvrigt instruksbeføjelser i forhold til Sund og Bælt Holding A/S, jf. § 8, stk. 2, i lov om Sund og Bælt Holding A/S, hvor det fremgår, at transportministeren om spørgsmål af væsentlig betydning kan give Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen, der nævnes i stk. 1, generelle eller specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed.

Der indføres det nødvendige persondataretlige hjemmelsgrundlag for Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse i lov om Sund og Bælt Holding A/S.

3.1.3.6.1. Objektivt ansvar

For at sikre, at den foreslåede vejafgiftsordning overholdes, er det vurderingen, at der bør indføres et objektivt ansvar i forbindelse med den foreslåede automatiske digitale kontrol.

Den foreslåede vejafgiftsordning vil på mange måder svare til miljøzonereguleringen i miljøbeskyttelsesloven, idet blandt andet kontrollen af overtrædelser vil ske på samme måde med enkelte mobile og fastmonterede kameraer, der vil benyttes til indsamling af nummerpladedata. Overtrædelser efter den foreslåede vejafgiftsordning vil således minde om overtrædelser af miljøzoneordningen, hvor strafansvar pålægges på et objektivt grundlag i et stort antal sager på baggrund af entydige kontrolldata. For miljøzoneordningen og dens digitale håndhævelse henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse og lov om Sund og Bælt Holding A/S, jf. Folketingstidende 2019-20, tillæg A- C.

Med indførelsen af et objektivt ansvar for overtrædelser af vejafgiftsordningen vil den registrerede ejer eller bruger af køretøjet kunne straffes med bøde, medmindre en anden ved brugstyveri, berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet. Det vil således ikke skulle bevises, at den registrerede ejer eller bruger førte køretøjet på gerningstidspunktet, og det vil ikke være et krav, at overtrædelser blev begået forsætligt eller uagtsomt.

Der vil ikke pålægges ejeren eller brugeren strafansvar, hvis en anden person uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet, jf. den foreslåede § 16, stk. 3. Det vil f.eks. kunne være tilfældet, hvis køretøjet på gerningstidspunktet ikke er i ejerens eller brugerens besiddelse som følge af brugstyveri, tyveri eller anden berigelseskriminalitet.

For alle køretøjstyper gør sig gældende, at ejeren eller brugeren selv har indflydelse på, hvem vedkommende overlader sit køretøj til, og således kan instruere vedkommende i ikke at overtræde vejafgiftsordningen.

Det objektive ansvar vil sikre en hurtig og effektiv håndtering af sager om overtrædelse af vejafgiftsordningen. Det er væsentligt, at håndhævelsen af vejafgiftsordningen forbliver effektiv af hensyn til efterlevelsen af ordningen samt til at sikre den tilsigtede klimaeffekt.

Der er således et samfundsmæssigt hensyn forbundet med vejafgiftsordningen i form af den forventede CO₂-reduktion.

For alle køretøjstyper gør sig gældende, at ejeren eller brugeren selv har indflydelse på, hvem vedkommende overlader sit køretøj til, og således kan instruere vedkommende i ikke at køre uden betaling af vejafgift. Ejeren kan ligeledes forsyne køretøjet med et EETS-udstyr.

Også af ressourcemæssige grunde bør der indføres et objektivt ansvar. Der er en stærk formodning for, at det for de køretøjer, der vil benytte det afgiftspligtige vejnet, i en betydelig del af sagerne vil være en erhvervsdrivende ejer eller bruger, der har ansvaret for køretøjet og brugeren heraf. Med indførelsen af et objektivt ansvar vil der ikke skulle foretages en bevisførelse i sagerne i forhold til hvem, der har ført køretøjet, og det

vil ikke være et krav, at overtrædelsen er begået forsætligt eller uagtsomt. Det objektive ansvar vil sikre en hurtig og effektiv håndtering af sager om overtrædelse af vejafgiftsordningen, hvilket har væsentlig betydning i forhold til opfattelsen af kontrollen med vejafgiften som effektiv og dermed efterlevelsen af ordningen og opnåelsen af den tilsigtede klimaeffekt.

En ordning, der beror på en konkret bevisførelse i hver enkelt sag i forhold til, hvem der førte køretøjet på overtrædelsestidspunktet, vil kræve et væsentligt større tids- og ressourceforbrug hos politiet i forhold til som udgangspunkt at placere ansvaret hos ejeren eller brugeren. Med den foreslåede ordning mindskes desuden risikoen for forsinkelse mellem det tidspunkt, hvor overtrædelsen af vejafgiftsordningen har fundet sted, og det tidspunkt, hvor vedkommende gøres bekendt med overtrædelsen.

Det kræver grundige overvejelser at indføre et objektivt ansvar på et nyt lovområde. Det vurderes ud fra en samlet afvejning af de ovenfor nævnte hensyn sammenholdt med de ressourcemæssige betragtninger, der nødvendigvis vil opstå, når kontrolordningen overgår fra at være vejsidekontrol foretaget af politiet til en automatisk digital kontrolordning hos Sund og Bælt Holding A/S, fører til, at et objektivt ansvar med fordel kan indføres i forhold til at sikre overholdelse af vejafgiftsordningen og opnåelse af den klimamæssige gevinst heraf.

Hertil kommer, at det objektive ansvar alene indføres for så vidt angår bødestraf - og altså ikke frihedsstraf.

Juridiske personer skal kunne pålægges strafansvar efter denne lov og straffelovens kapitel 5, idet ejeren eller brugeren også kan være en juridisk person

3.1.3.6.2. Administrative bødeforelæg

En overtrædelse af den gældende vejbenyttelsesafgiftslov kan i medfør af lovens § 14 straffes med bøde i tilfælde af forsæt eller grov uagtsomhed.

Bødeniveauet udgør 2.500 kr. for en førstegangsovertrædelse, og kontrol af, om vejbenyttelsesafgiftslovens regler overholdes, foretages af politiet som led i deres almindelige arbejde, oftest ved den såkaldte vejsidekontrol.

Med lovforslaget foreslås i stedet en automatisk kontrol, som hovedsageligt vil bestå af nummerpladegenkendelse ved kamerakontrol, jf. også pkt. 3.1.3.6. (Kontrol med ordningen og straffebestemmelser) ovenfor.

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at der vil være tale om ensartede overtrædelser, idet de alle vedrører overholdelsen af kravet om at anvende et funktionelt og aktiveret køretøjsudstyr eller en rutebillet ved kørsel på det afgiftsbelagte vejnet.

Det vurderes, at sager om overtrædelser af ordningen som altovervejende hovedregel vil være ukomplicerede og uden bevismæssige spørgsmål, idet en overtrædelse vil kunne konstateres ved at sammenholde et billede med tilgængelig information om, hvorvidt det pågældende køretøj har anvendt et funktionelt og aktiveret køretøjsudstyr eller en rutebillet. Desuden vil fastsættelsen af bødens størrelse være uden skønsmæssige elementer af betydning, jf. nærmere nedenfor.

På ovenstående baggrund vurderes det, at det er forsvarligt og hensigtsmæssigt at anvende administrative bødeforelæg.

Ordningen med bødeforelæg vil blive administreret således, at hvis det viser sig, at reglerne ikke er overholdt, jf. pkt. 3.1.3.6, sendes billede af nummerplade og information om køretøjet samt oplysninger om lokation, dato og tid for overtrædelsen til Færdselsstyrelsen, der foreslås at være den kompetente myndighed til at udstede bødeforelæggene. Færdselsstyrelsen er den kompetente myndighed til at vurdere, hvorvidt der kan udstedes et bødeforelæg. Hvis det vurderes, at sagen med overtrædelsen er ukompliceret og uden bevismæssige spørgsmål, vil Færdselsstyrelsen godkende sagen og udstede et administrativt bødeforelæg. Hvis det derimod vurderes, at sagen har bevismæssige spørgsmål og dermed ikke er ukompliceret vil Færdselsstyrelsen anmelde sagen til politiet. Sager, der vedrører uberettiget brug, jf. det foreslåede § 16, stk. 3, vil efter omstændighederne kunne være komplicerede og give anledning til bevismæssige tvivlsspørgsmål, som Færdselsstyrelsen ikke skal afgøre. I disse tilfælde vil Færdselsstyrelsen indgive en politianmeldelse. Der

foretages også en politianmeldelse i alle tilfælde, hvor bødeforelægget ikke vedtages inden for den fastsatte frist.

Ved Færdselsstyrelsens fremsendelse af et bødeforelæg til ejeren eller brugeren vil der være en vejledning om indsigelsesmuligheder f.eks. i forbindelse med salg eller brugstyveri, regler for pålæggelse af ansvar og eventuelt omgørelse heraf og reglerne om domstolsbehandling uden retsmøde i medfør af retsplejelovens regler herom.

En overtrædelse angående et køretøj vil alene kunne være genstand for ét bødeforelæg per døgn (løbende 24 timer) inden for det afgiftspligtige vejnet. Tilsvarende ordning kendes fra miljøzoneordningen, jf. miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 5.

For fremadrettet at kunne sikre en effektiv og styrket kontrol af reglerne om betaling af den kilometerbaserede vejafgift og herved sikre den fulde klimaeffekt er det vurderingen, at bødeniveauet bør hæves fra 2.500 kr. til 4.500 kr. pr. overtrædelse, uanset om der er tale om et gentagelsestilfælde eller ej. Dette vurderes at være proportionalt med det foreslåede afgiftsniveau, ligesom det vurderes at kunne sikre en større regelefterlevelse.

Det bemærkes, at der efter de foreslåede regler ikke indtræder gentagelsesvirkning ved yderligere overtrædelser, og at bøden også på den baggrund bør forhøjes til 4.500 kr.

Forslaget om at hæve bødeniveauet skal overordnet modvirke, at der spekuleres i at unddrage sig afgiftsbetaling. Et højere bødeniveau skal således virke præventivt og samtidig sikre, at sanktionerne står mål med den mulige fortjeneste ved afgiftsfri kørsel på vejnettet.

Forslaget om at hæve bødeniveauet skal endvidere ses i sammenhæng med, at der ikke vil ske opkrævning af vejafgift i de tilfælde, hvor det ved kontrol konstateres, at det afgiftsbelagte køretøj ikke har tilknyttet et funktionelt køretøjsudstyr, der har været aktiveret på tidspunktet for kontrollen.

Baggrunden for ikke at opkræve vejafgift i denne situation er, at det ikke er muligt at fastsætte vejafgiftens størrelse, da der ikke vil være oplysninger tilgængelige vedrørende den tilbagelagte vejstrækning på det afgiftspligtige vejnet.

Fotoet af køretøjet, der bidrager til at konstatere, at der ikke er svaret afgift, er således alene udtryk for et øjebliksbillede, men størrelsen på den afgift, der burde have været betalt, kan ikke udledes heraf.

Tilsvarende gælder i de tilfælde, hvor der ikke er købt rutebillet, eller hvor der er købt en rutebillet, som ikke dækker den afgiftsbelagte vejstrækning, som er tilbagebelagt, og hvor der heller ikke efter turens afslutning og inden for 24 timer er foretaget en korrektion, så der er svaret afgift af den tilbagelagte rute.

Kørslen på det afgiftspligtige vejnet vil ikke kunne opmåles, og det vil derfor ikke være muligt at opkræve den afgift, der oprindeligt skulle være betalt, efter endt kørsel.

Det vurderes, at bødeniveauet hurtigt vil kunne fratage den afgiftspligtige den sparede omkostning ved at undlade at tilknytte et køretøjsudstyr til køretøjet eller anskaffe en rutebillet, idet bødeniveauet på de foreslåede 4.500 kr. allerede vil udgøre et stort beløb sammenholdt med, hvad turen ville have kostet med et tilknyttet køretøjsudstyr eller rutebillet. Eksempelvis vil en tur fra Skagen til Padborg (395 km) koste ca. 475 kr. (2022-niveau) for en gennemsnitlig lastbil.

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

3.1.3.7. Klageadgang m.v.

Klager kan typisk handle om, at køretøjet har skiftet ejer, at dette ikke er blevet korrekt registreret, at der er sket betaling af afgift m.v. Køretøjet kan også være stjålet på gerningstidspunktet.

Klager over forhold i henhold til denne lov kan påklages til Transportministeriet. Såfremt klagen, som vil kunne indgives skriftligt til Sund og Bælt Holding A/S er berettiget, vil sagen blive henlagt via Sund og Bælt Holding A/S' sagsbehandlingssystem. Sagsforløb journaliseres hos Transportministeriet, når sagen er afsluttet i Sund og Bælt Holding A/S' sagsbehandlingssystem. Sagen bliver afsluttet i Sund og Bælt Holding A/S' sagsbehandlingssystem, når bødeforelægget er betalt, når der er indgivet politianmeldelse, eller når den er henlagt på baggrund af en berettiget klage.

3.1.3.8. Fastsættelse af regler om Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse og tilsyn m.v.

Det foreslås med § 15, at skatteministeren efter forhandling med transportministeren får hjemmel til at fastsætte regler om opgavevaretagelsen for Sund og Bælt Holding A/S.

Der påtænkes fastsat regler om, at der blandt andet skal aflægges regnskab til Skatteministeriet for anvendelsen af bevillingen, at Skatteministeriet skal godkende budgetter, at Skatteministeriet skal godkende kriterierne for behandling af data, og at Skatteministeriet kan anmode om relevant statistik for overvågningen.

Tilsynet med Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse efter denne lov foreslås henlagt til transportministeren, da selskabet hører under Transportministeriets ressort. Transportministeren har i øvrigt instruksbeføjelser i forhold til Sund og Bælt Holding A/S, jf. § 8, stk. 2, i lov om Sund og Bælt Holding A/S, hvor det fremgår, at transportministeren om spørgsmål af væsentlig betydning kan give Sund og Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen, der nævnes i stk. 1, generelle eller specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed.

3.2. Implementering af artikel 7, 7 b, 7 c, 7 cb, 7 ga i direktiv 2022/362/EU af 24. februar 2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF

3.2.1. Gældende ret

Det følger af direktiv 2022/362/EU af 24. februar 2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF, at det er obligatorisk for opkrævningen af vejafgift

for tunge køretøjer, at afgiftssatsen differentieres efter køretøjernes CO₂-emissioner på baggrund af inddelingen i de såkaldte CO₂-emissionsklasser.

Eurovignetdirektivet sætter jf. artikel 7, stk. 1, forholdsvis snævre rammer for elementerne i vejafgiftsordninger, der gælder for trafikken på det vejnet, der er nærmere defineret som det Transeuropæiske vejnet (TEN-T). Det vil i praksis sige motorvejsnettet og øvrige veje, som har størst betydning for vejgodstransporten mellem EU's medlemsstater. På vejnettet uden for TEN-T er det jf. artikel 7, stk. 2, som udgangspunkt national kompetence at bestemme elementerne i kilometerbaserede vejafgiftsordninger. En vejafgiftsordning på dette vejnet må dog ikke forskelsbehandle den internationale trafik og ikke medføre konkurrenceforvridning mellem virksomheder.

Af artikel 7 b, stk. 1, fremgår, at infrastrukturafgifterne for tunge køretøjer bygger på princippet om opkrævning af infrastrukturuomkostningerne. De vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgifter for tunge køretøjer skal stå i forhold til anlægsomkostningerne og omkostningerne til drift, vedligeholdelse og udbygning af det pågældende infrastrukturnet. De vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgifter kan også omfatte kapitalafkast og/eller fortjenstmargen baseret på markedsvilkår samt omkostninger relateret til etablering og drift af vejafgiften. Af artikel 7 b, stk. 2, fremgår, at medlemsstaterne kan vælge kun at inddrive en procentdel af disse omkostninger.

Med ændringsdirektivet gøres det endvidere obligatorisk, at en vejafgift skal indeholde et eksternt afgiftselement om luftforurening senest fra den 25. marts 2026. Medlemsstaterne kan dog beslutte ikke at anvende en afgift for eksterne omkostninger på vejafsnit, hvis dette ville medføre, at de mest forurenende køretøjer blev flyttet til en anden rute med negative følger for færdselssikkerheden og folkesundheden, jf. ændringsdirektivets artikel 1 om en ny artikel 7 ca, stk. 3, i Eurovignettedirektivet.

I direktivets artikel 7 c, stk. 1, fremgår, at medlemsstaterne kan opretholde eller indføre en afgift for eksterne omkostninger, der vedrører omkostninger ved trafikbaseret luftforurening eller støjforurening eller trafikbaserede CO₂-emissioner eller enhver kombination heraf. Afgiften for de eksterne omkostninger skal overholde referenceværdierne i bilag

IIIb og IIIc. Det fremgår yderligere, at medlemsstaterne kan vælge kun at inddrive en procentdel af disse omkostninger.

I bilag IIIb fastsættes referenceværdier for omkostninger ved trafikbaseret luftforurening og støjforurening ud fra lastbilens højeste tilladte totalvægt og ud fra euronorm. F.eks. fastsætter direktivet, at referenceværdien for luftforurening og støjforurening for et godskøretøj, hvis højeste tilladte totalvægt er over 32 ton og som er i reneste euronorm (emissionsnorm) 0,3 eurocent pr. køretøjskilometer mellem byer svarende til 0,02 kr. (afrundet) pr. køretøjskilometer.

I bilag IIIc fastsættes referenceværdier for omkostninger ved CO₂-emissioner, som dels afhænger af lastbilens højeste tilladte totalvægt, euronorm og CO₂-emissionsklasse. Bilag IIIc fastsætter eksempelvis at referenceværdien for CO₂-emissioner for et godskøretøj, hvis højeste tilladte totalvægt er over 32 ton og som er i CO₂-emissionsklasse 3 udgør 7,2 eurocent pr. køretøjskilometer eller svarende til 0,54 kr. (afrundet) pr. køretøjskilometer.

Det fremgår af artikel 7 cb, stk. 3, at en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner kan kombineres med en infrastrukturafgift, der er differentieret i overensstemmelse med artikel 7 ga. Der fremgår med artikel 7 ga retningslinjer for, hvordan medlemsstaterne fastsætter CO₂-emissionsklasser for tunge køretøjer, samt hvordan infrastrukturuomkostningen skal differentieres ud fra klasserne.

Indplaceringen af lastbiler i de fem CO₂-emissionsklasser skal jf. artikel 7 ga, stk. 1, ske ud fra de undergrupper af tunge køretøjer, der er omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a- d, i forordning (EU) 2019/1242, senest 2 år efter offentliggørelsen af CO₂-referenceemissionerne for disse undergrupper af køretøjer i de gennemførelsesretsakter, der vedtages i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i den ovenfor anførte forordning.

Der er fem CO₂-emissionsklasser, hvor køretøjer, der indplaceres i CO₂-emissionsklasse 1, udleder mest CO₂, og hvor køretøjer, der indplaceres i CO₂-emissionsklasse 5, er nulemissionskøretøjer som f.eks. el-lastbiler og brintlastbiler

Direktivet giver mulighed for at reducere infrastrukturen inden for et interval. Grænserne for reduktioner er følgende, jf. artikel 7 ga, stk. 3:

- a) CO₂-emissionsklasse 2 — nedsættelse på 5 pct.-15 pct. sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1
- b) CO₂-emissionsklasse 3 — nedsættelse på 15 pct.-30 pct. sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1
- c) CO₂-emissionsklasse 4 — nedsættelse på 30 pct.-50 pct. sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1
- d) CO₂-emissionsklasse 5 — nedsættelse på 50 pct.-75 pct. sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1.

Ændringsdirektivet er trådt i kraft den 24. marts 2022. Fristen for at gennemføre ændringsdirektivet i dansk ret er den 25. marts 2024. Det fremgår endvidere af ændringsdirektivet, at der ikke kan anvendes periodebaserede vejafgifter (brugsafgifter) på tunge køretøjer på det transeuropæiske hovedtransportnet fra den 25. marts 2030. For vejafgifter, der opkræves som fælles vejafgiftsordninger, heriblandt Eurovignettedirektivet, forlænges fristen for udfasning af periodebaserede afgifter til 10 år efter datoen for ændringsdirektivets ikrafttræden.

3.2.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med lovforslagets § 5 foreslås det at implementere flere dele af ændringsdirektivet 2022/362/EU af 24. februar 2022 til Eurovignettedirektivet. Nærværende lovforslag lever op til de ovennævnte i pkt. 3.2.1 obligatoriske dele af ændringsdirektivet ved at indføre en kilometerbaseret og CO₂-differentieret vejafgift fra den 1. januar 2025.

Lovforslagets afgiftsstruktur og satser, der følger af den foreslåede § 5, herunder inddeling i CO₂-emissionsklasser, er fastsat efter Eurovignettedirektivet og det dertilhørende ændringsdirektiv 2022/362/EU.

Det foreslås i forlængelse af direktivets sondering mellem TEN-T og veje uden for TEN-T, at fastsættelsen af elementerne i vejafgiftsordningen for afgiftsbelagte veje inden for miljøzonerne i København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense fastlægges efter artikel 7, stk. 2, mens elementerne i vejafgiftsordningen for alle øvrige afgiftsbelagte veje

fastlægges efter artikel 7, stk. 1. I praksis indgår det i forslaget til afgiftsstruktur og satser, at satserne for kørsel på afgiftsbelagte veje i miljøzonerne forhøjes med 50 pct. i forhold til det øvrige afgiftsbelagte vejnet.

For lastbiltrafikken på afgiftsbelagte veje uden for miljøzonerne foreslås det, at afgiftssatsen bygges op af tre delkomponenter, som er (1) infrastrukturuomkostninger, der kan tilskrives lastbiltrafikken, (2) eksterne omkostninger knyttet til lastbiltrafikkens bidrag til luftforurening og støj samt (3) eksterne omkostninger knyttet til lastbiltrafikkens udledning af CO₂.

Vejdirektoratet har opgjort den maksimale infrastrukturafgift for tunge køretøjer ved en metode, der er baseret på de beregningsprincipper, som fremgår af direktivets artikel 7 b og direktivets bilag III. Vejdirektoratets opgørelse indikerer, at der maksimalt kan opkræves en vægtet gennemsnitlig infrastrukturafgift for lastbiler på 0,99 kr. pr. kilometer på motorvejsnettet i Danmark.

Det foreslås, at der for vejafgiften udnyttes muligheden i artikel 7 b, stk. 2, hvorefter der kun opkræves en procentdel af infrastrukturuomkostningen. Dette er begrundet med, at provenuet fra vejafgiften udgør et politisk fastlagt finansieringselement. Der er således ikke behov for at opkræve den maksimale gennemsnitlig infrastrukturafgift. Den opkrævede andel af infrastrukturuomkostningen udgør således delkomponent (1) af afgiftssatsen.

I forslaget til afgiftssatser indgår, at der i Danmark vil blive opkrævet de fulde omkostninger for trafikbaseret luftforurening og støjforurening ud fra de satser, der fremgår af bilag IIb, dog hvor der ses bort fra differentiering på baggrund af emissionsnorm. Det skal ses i lyset af, at det i 2025 forventes, at op mod 95 pct. af køretøjskilometrene vil blive tilbagelagt af køretøjer i EURO VI-klassen eller renere, hvorfor det af hensyn til at reducere kompleksiteten i afgiftsstrukturen foreslås at fastsætte omkostninger ved trafikbaseret luftforurening og støjforurening ud fra referenceværdierne for den reneste emissionsnorm (renere end EURO VI). Den opkrævede andel af omkostningerne udgør således delkomponent (2) af afgiftssatsen.

I forslaget til afgiftssatser indgår, at der i Danmark vil blive opkrævet de fulde omkostninger ved trafikbaserede CO₂-emissioner ud fra de satser, der fremgår af bilag IIc, dog hvor der ses bort fra differentiering på baggrund af emissionsnorm, ud fra samme hensyn, som beskrevet ovenfor. Den opkrævede andel af omkostningerne udgør således delkomponent (3) af afgiftssatsen.

I forslaget til afgiftssatser indgår, at der både opkræves afgift af de eksterne omkostninger knyttet til CO₂-emissioner ud fra referenceværdierne i bilag IIc, jf. ovenfor, samt en differentiering af infrastrukturomkostningen i overensstemmelse med artikel 7 ga. I forslaget til afgiftssatser indgår, at der i vejafgiften ydes den størst mulige CO₂-differentiering inden for grænserne i direktivet.

3.3. Danmarks udtræden af Eurovignettesamarbejdet

3.3.1. Gældende ret

Danmarks opkrævning af vejgifter for lastbiltransporten på 12.000 kg eller derover følger i dag af Eurovignettesamarbejdet, der har sin baggrund i direktiv (EØF) 93/89 af 25. oktober 1993, der efterfølgende blev erstattet af direktiv (EF) 1999/62 af 17. juni 1999 (Eurovignettedirektivet). Direktiv (EØF) 93/89 af 25. oktober 1993, blev annulleret og erstattet af det gældende Eurovignettedirektiv, som ændret ved direktiv (EF) 2006/38 af 17. maj 2006, (EU) 2011/76 af 27. september 2011 og senest ved direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022.

Direktivet har til formål at fjerne fordrejning af konkurrencen mellem transportvirksomheder i medlemsstaterne, at afgiftssystemerne harmoniseres, og at der indføres retfærdige ordninger for opkrævning af afgifter hos transportvirksomhederne med henblik på dækning af miljø- og infrastrukturomkostningerne.

Det følger af direktivets betragtninger, at to eller flere medlemsstater bør have mulighed for at samarbejde om at indføre en fælles brugsafgiftsordning. Danmark, Tyskland, Nederlandene, Belgien og Luxembourg har benyttet sig af denne mulighed og har på denne baggrund indgået aftale af 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjs benyttelse af visse veje. Aftalen blev indgået med det

formål at regulere parternes opkrævning af en fælles brugsafgift på køretøjer, der benytter visse veje inden for parternes territorium, samt for at fastsætte betingelserne og proceduren for fordelingen af afgiftsindtægterne.

Tyskland er ophørt med at opkræve Eurovignetteafgift den 1. september 2003 med henblik på indførelse af en kilometerbaseret afgift, og den 1. april 2016 gjorde Belgien det samme. I dag dækker den fælles vejbenyttelsesafgift således kørsel i Danmark, Luxembourg, Nederlandene samt Sverige, der er indtrådt i afgiftssamarbejdet i 1997.

Aftalens indhold, heriblandt indtræden af afgiftspligt, de afgiftspligtige parter, fritagelse for afgift, og afgiftssatserne er reguleret i overensstemmelse med betingelserne i Eurovignettedirektivet.

Når den opkrævede vejafgift er betalt, registreres køretøjet i en fælles database mellem Danmark, Sverige, Nederlandene og Luxembourg, hvori oplysninger om gyldighedsperioden for afgiftsbetalingen (satserne varierer for gyldighedsperioder på en dag, en uge, en måned eller et år), antal aksler for køretøjet, køretøjets udstødningsklasse (emissionsnorm), registreringsnummer samt nationalitet (staten, hvori køretøjet er registreret som hjemmehørende) indgår.

Indtægterne fra køretøjer indregistreret i de enkelte medlemsstater i samarbejdet går direkte til disse. Indtægter fra køretøjer indregistreret i lande uden for samarbejdet fordeles via en fordelingsnøgle mellem medlemsstaterne i aftalen.

3.2.2 Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at Danmark udtræder af Eurovignettesamarbejdet den 1. januar 2025 med henblik på indførelse af en national kilometerbaseret vejbenyttelsesafgift, der i højere grad kan modsvare de samfundsøkonomiske omkostninger, som opstår gennem lastbilernes slid på infrastrukturen, ulykker, støj, luftforurening, bidrag til trængsel og udledning af CO₂.

Samtidig foreslås vejbenyttelsesafgiftsloven ophævet.

Aftalen indgået den 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje blev indgået med Folketingets samtykke, der blev givet med vedtagelsen af lovforslag nr. 4 af 6. oktober 1994 om lov om afgift af vejbenyttelse. Det indebærer, Folketingets samtykke skal indhentes forud for Danmarks opsigelse af aftalen, jf. grundlovens § 19, stk. 1, 2. og 3. pkt. Med vedtagelsen af lovforslaget meddeler Folketinget sit samtykke efter grundlovens § 19, stk. 1, 3. pkt., til, at regeringen på Danmarks vegne udtræder af det nuværende Eurovignettesamarbejdet.

Hvis lovforslaget vedtages, vil udtrædelsen af Eurovignettesamarbejdet indledes i overensstemmelse med den procedure, der er nævnt i aftalens artikel 18, stk. 1, og artikel 17, for så vidt angår afståelse fra at opkræve afgifter. Det fremgår heraf, at aftalen kan opsiges med 9 måneders varsel til udgangen af et kalenderår.

Der kan ikke indføres en kilometerbaseret vejafgift sideløbende med, at Danmark er en del af Eurovignettesamarbejdet, jf. artikel 7, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF (Eurovignettedirektivet) om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer.

Det betyder, at Danmark således skal ophøre med at opkræve Eurovignetteafgiften senest dagen før indførelse af en kilometerbaseret afgift.

Udenlandske køretøjer, for hvilke der er betalt for en periodisk Eurovignetteafgift med gyldighed fra og med den 1. januar 2025, vil fortsat kunne benytte Eurovignetteten i Luxembourg, Nederlandene og Sverige, men Eurovignetteten vil ikke have gyldighed i Danmark fra og med udgangen af 31. december 2024.

4. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven

Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven finder anvendelse på enhver behandling af personoplysninger, der helt eller delvis foretages ved hjælp af automatisk databehandling, og på ikkeautomatisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register.

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

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

I databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, fastsættes de generelle betingelser for, hvornår behandling, herunder bl.a. 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.

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 forordningens 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, stk. 3 og 4, er der blandt andet fastsat generelle regler om, hvornår private må behandle og videregive oplysninger om strafbare forhold. For at private kan behandle oplysninger om strafbare forhold, skal der således fastsættes nationale regler herom, som giver passende garantier for registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Der henvises til 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 og Bælt Holding A/S - vejafgiftsopkræver

Sund og Bælt Holding A/S er underlagt lov om Sund og Bælt Holding A/S, der fastlægger de retlige rammer for selskabets aktiviteter. Af loven fremgår det blandt andet, at Sund og 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 og betalingshåndtering.

Med lovforslaget om vejafgift, jf. § 6, stk. 1 og 2, foreslås det, at Sund og Bælt Holding A/S er vejafgiftsopkræver på vegne af staten gennem salg af rutebilletter eller ved anvendelse af køretøjsudstyr efter denne lov. Afgiftsopkrævningen kræver indsamling af data om køretøjets ejer eller bruger, såsom navn, adresse, cpr eller cvr eller akr nummer, nummerplade, køretøjsklassificeringsparametrene, såsom køretøjstype, klasse og vægt, betalingsoplysninger til brug for betaling og derudover vil der ved anvendelse af køretøjsudstyr være genereret vejafgiftsdata i form af GNSS positioner. I forbindelse med kontrol og håndhævelse vil der derudover være brug for billeddata i sløret form og kontrolldata i form af køretøjstype og -klasse.

I tillæg til lovforslaget om vejafgift, og for at understøtte Sund og Bælt Holding A/S behandlingshjemmel, er det påtænkt at udvide § 17 a i lov om Sund og Bælt Holding A/S, således at det skrives ind i loven, at Sund og Bælt Holding A/S også kan varetage opgaver relateret til vejafgiftsordningen, herunder automatisk registrering af nummerplader og indsamling og behandling af persondataoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af Sund og Bælt Holding A/S' opgaver. Udvidelsen er ikke del af dette lovforslag.

Systemunderstøttelsen af vejafgiftsordningen

Systemunderstøttelsen af vejafgiftsordningen håndterer to forskellige data-processer. For det første opkrævningen af afgift, dette enten via køretøjsudstyr eller ved køb af rutebillet. For det andet kontrol af overholdelse af ordningen.

Systemunderstøttelsen er designet med henblik på efterlevelse af artikel 27 (databeskyttelse) i EETS- direktivet. Opbevaring af data er således begrænset til det data, der er nødvendigt til opfyldelse af formålet - opkrævning og kontrol -, og opbevaringen sker på en sådan måde, at det ikke er muligt at identificere de registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt, til opfyldelse af opkrævningen og kontrollen forbundet med vejafgiftsordningen. Opbevaret data vil efterfølgende, i anonymiseret form, blive brugt til rapportering.

Alle undersystemer i vejafgiftsordningen vil ligge i Sund og Bælt Holding A/S' afgrænsede cloudmiljø. Sund og Bælt Holding A/S er dataansvarlig

for al modtaget og beregnet data i alle undersystemer i vejafgiftsordningen. Systemerne ligger i et afgrænset miljø og drives af selskabets it-driftsleverandør, der har underskrevet databehandleraftale.

Køretøjsudstyr

Det følger af den foreslåede § 7, at vejafgiften opkræves elektronisk, hvis det afgiftspligtige køretøj er tilknyttet køretøjsudstyr på baggrund af en indgået kontrakt mellem en fysisk eller juridisk person (EETS-bruger/trafikanter) og en EETS-udbyder af køretøjsudstyret, der har indgået aftale med Sund og Bælt Holding A/S. Forholdet mellem EETS-udbyderen og Sund og Bælt Holding A/S forventes reguleret mellem parterne i overensstemmelse med retningslinjerne for databehandling, der følger af bekendtgørelse nr. 1863 af 27. september 2021 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen.

Ved benyttelse af køretøjsudstyr vil vejafgiftsangivelserne i form af GNSS positioner fra brugerne opsamles via EETS-udbydere og behandles i Sund og Bælt Holding A/S' interne systemer. Det vil være EETS-udbyderne, der har brugerkontakten og indsamler baggrundsdata om brugerne, data om køretøjet og data om kørslen. Det er derfor EETS-udbyderne, som via køretøjsudstyret opsamler kørselsdata i form af køretøjets GNSS-positioner. EETS-udbyderne sender derefter GNSS-positionerne sammen med data om køretøjet og en identifikation af det anvendte køretøjsudstyr til Sund og Bælt Holding A/S.

Det er kun Sund og Bælt Holding A/S, som har adgang til det beregningssystem, der identificerer, hvor et køretøj har kørt, og som kan opgøre vejafgiften for kørslen. Sund og Bælt Holding A/S sender derefter oplysninger om lastbilerne, deres kørsel samt opgjort vejafgift til EETS-udbyderen, som fakturerer brugerne. EETS-udbyderne afregner den skyldige afgift til Sund og Bælt Holding A/S. EETS-udbyderne og Sund og Bælt Holding A/S er hver for sig dataansvarlig for de data, som de behandler under vejafgiftsordningen, og EETS-udbyderen har jf. EETS-direktivets artikel 10, nr. 1, pligt til via privatlivspolitik etc. at oplyse EETS-brugerne om, hvorledes de indsamlede data bruges og videregives til Sund og Bælt Holding A/S til opkrævning af vejafgift. I forbindelse

med indgåelse af en aftale om brug af et køretøjsudstyr mellem en EETS-bruger og EETS-udbyder vil EETS-brugerens data i form af GNSS positioner, kontaktoplysninger, oplysninger om køretøjets vægt og type, samt betalingsoplysninger blive registreret. Oplysningerne vil være personoplysninger, der ikke er klassificeret som særlige kategorier af oplysninger (følsomme personoplysninger). Der vil i forbindelse med indgåelse af aftale mellem EETS-bruger og EETS-udbyder oplyses om de indsamlede data.

Rutebilletter

I forbindelse med køb af rutebilletter indsamler Sund og Bælt Holding A/S de nødvendige oplysninger til opkrævning af vejafgift. Oplysninger der indsamles, fremgår af det foreslåede § 8, stk. 3. Sund og Bælt Holding A/S modtager disse data i en sikker webformular og oplyser, på baggrund af den valgte rute og ordningens afgiftssatser, brugeren om pris, som brugeren betaler. Brugeren modtager herefter rutebilletten og kvittering for sit køb på e-mail. Sund og Bælt Holding A/S er som selvstændig dataansvarlig selv ansvarlig for efterlevelse af databeskyttelsesforordningen regler, heriblandt oplysningspligten.

Det indsamlede data, bestående af de oplysninger, der nævnes i det foreslåede § 8, stk. 3, inkl. ID nummer på de gennemkørte vejsegmenter gemmes per købt billet og bruges i forbindelse med kontrol og håndhævelse. Hvert køb håndteres som en finansiel transaktion, og sendes til Sund og Bælt Holding A/S' centrale backoffice (CBO), hvor data opbevares så længe bogføringsloven kræver det.

Kontrol med vejafgiftsordningen

Sund og Bælt Holding A/S fører kontrol med efterlevelse af reglerne om afgiftspligt, jf. den foreslåede § 6, stk. 4.

Som en del af kontrolopgaven med vejafgiftsordningen, vil Sund og Bælt Holding A/S have brug for adgang til Køretøjsregisteret og Eucaris. Der vil senere blive fremsat lovforslag om forslag til ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S, med henblik på indførelse af det nødvendige hjemmelsgrundlag.

Lovforslagets § 6, stk. 6 og 7, indebærer, at der vil fastsættes specifikke bestemmelser om Sund og Bælt Holding A/S' mulighed for udveksling af oplysninger om afgiftspligtige personer og afgiftspligtige køretøjer, herunder med Færdselsstyrelsen og behandling af disse oplysninger. Bestemmelserne vil udgøre specifikke bestemmelser om anvendelsen af forordningen efter databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e, jf. artikel 6, stk. 2 og 3. Sund og Bælt Holding A/S pålægges efter den foreslåede § 6, stk. 4, opgaven med at varetage kontrol af vejafgiftsordningen, der medfører en behandling, der er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse, eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse efter forordningens artikel 6, stk. 1, litra e. Det vurderingen, at bestemmelserne er inden for rammerne af forordningens artikel 6. Der henvises desuden til de specielle bemærkninger til § 6, stk. 6 og 7.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

5.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

5.1.1. Provenumæssige konsekvenser ved en kilometerbaseret vejafgift samt disponering af provenuet

De samlede provenumæssige konsekvenser vedrørende indførelsen af en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler og afskaffelsen af den gældende vejbenyttelsesafgift (Eurovignet-samarbejdet) fremgår af tabel 1. Provenuerne er opgjort med betydelig usikkerhed. Det skønnes, at afgiftsinitiativerne indebærer et umiddelbart merprovenu på ca. 2 mia. kr. årligt i 2025-2027 og ca. 3 mia. kr. i 2028-2030. Efter adfærd og tilbageløb skønnes merprovenuet at blive reduceret til ca. 1 mia. kr. årligt i 2025-2027 og ca. 1,6 mia. kr. årligt i 2028-2030. Det varige merprovenu efter adfærd og tilbageløb skønnes med betydelig usikkerhed at udgøre ca. 1.450 mio. kr. Ved opgørelsen af det varige provenu er det beregningsteknisk lagt til grund, at trafikarbejdet og fordelingen heraf på forskellige typer lastbiler ligger fast fra 2030 og frem, samt at satserne ikke indekseres. De provenumæssige konsekvenser fra 2027 og frem forudsætter, at Folketinget vedtager lovforslag, der udmønter regeringens intentioner om udvidelsen af ordningen til køretøjer mellem 3,5 og 12 ton, udvidelsen af det afgiftspligtige vejnet og forhøjelse af satserne fra 2028.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved indførelse af kilometerbaseret vejafgift samt

afskaffelse af vejbenyttelsesafgift								
Mio. kr. (2023-niveau)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Varigt	Finansår 2024
Umiddelbar virkning								
Kilometerbaseret vejafgift	2.500	2.475	2.500	3.725	3.650	3.575	3.500	-
Afskaffelse af vejbenyttelsesafgift	-550	-525	-500	-500	-475	-475	-450	-150
I alt, umiddelbar virkning	1.950	1.950	2.000	3.225	3.175	3.100	3.050	-150
Virkning efter tilbageløb								
Kilometerbaseret vejafgift	2.000	1.950	1.975	2.950	2.900	2.850		-
Afskaffelse af vejbenyttelsesafgift	-425	-425	-400	-400	-375	-375		-
I alt, virkning efter tilbageløb	1.575	1.525	1.575	2.550	2.525	2.475		-
Virkning efter tilbageløb og adfærd								
Kilometerbaseret vejafgift	1.525	1.475	1.425	2.075	2.000	1.925	1.875	-
Afskaffelse af vejbenyttelsesafgift	-425	-425	-400	-400	-375	-375	-350	-
I alt, virkning efter tilbageløb og adfærd	1.100	1.050	1.025	1.675	1.625	1.550	1.525	-

Disponeringen af provenuet fra en kilometerbaseret vejafgift fremgår af tabel 2. Udover indførelsen af en kilometerbaseret vejafgift og afskaffelsen af vejbenyttelsesafgiften, ønsker regeringen at gennemføre initiativ om effektivisering af vejgodstransporten ved ændringer af nationale regler om vægt og dimensionering af lastbiler, der skønnes at indebære offentlige merudgifter til vejslid mv. på ca. 225 mio. kr. årligt, samt prioritere 10 mio. kr. årligt til grøn omstilling af vejgodstransporten. Derudover er der afsat ca. 280 mio. kr. årligt til administrative konsekvenser. Af tabel 2 fremgår det, at vejafgiften skønnes at indebære det aftalte finansieringsbidrag på 0,5 mia. kr. årligt i 2025-2027 og 1 mia. kr. årligt fra 2028 og frem, som aftalt med Aftale om Grøn omstilling af vejtransport.

Tabel 2. Disponering af provenu fra kilometerbaseret vejafgift								
Mio. kr. (2023-niveau)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030

Virkning efter tilbageløb og adfærd								
Kilometerbaseret vejafgift	-	-	1.525	1.475	1.425	2.075	2.000	1.925
Afskaffelse af vejbenyttelsesafgift	-	-	-425	-425	-400	-400	-375	-375
Udgifter til vejslid mv.	-	-	-200	-225	-225	-225	-225	-225
Administrative omkostninger	-	-	-275	-274	-274	-280	-280	-280
Midler til grøn omstilling af vejgodstransporten	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10
Samlet finansieringsbidrag til Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten	-10	-10	600	550	525	1.175	1.100	1.050

5.1.2. Afgiftsgrundlaget

Afgiftsgrundlaget for vejafgiften udgøres af det forventede trafikarbejde (det samlede antal kørte kilometer) med lastbiler. Det er på baggrund af oplysninger fra Vejdirektoratet lagt til grund, at det samlede trafikarbejde udgør ca. 2,6 mia. km i 2025 stigende til ca. 2,8 mia. km i 2030, *jf. tabel 3*. Heraf er det lagt til grund, at trafikarbejdet med udenlandske lastbiler udgør ca. 20 pct. af det samlede trafikarbejde svarende til ca. 0,5 mia. km i 2025 og ca. 0,6 mia. km i 2030. Det skønnes, at trafikarbejdet med lastbiler med en tilladt totalvægt på mellem 3.500 og 12.000 kg udgør ca. 0,1 mia. km årligt og hovedsageligt foretages af danske lastbiler. Derudover er der foretaget en reduktion i det forudsatte trafikarbejde som følge af initiativerne om effektivisering af vejgodstransporten på baggrund af oplysninger fra Transportministeriet.

Det er endvidere lagt til grund, at det aftalte afgiftspligtige vejnet i 2025-2027, der hovedsageligt udgøres af statsvejnettet samt vejstrækninger, der er oplagte i forhold til sivetrafik, dækker godt 70 pct. af trafikarbejdet med danske lastbiler og 100 pct. af trafikarbejdet med udenlandske lastbiler. Fra 2028 og frem vil ordningen gælde for hele det offentlige vejnet og dermed tæt på 100 pct. af trafikarbejdet med lastbiler. Trafikarbejdet i miljøzoner skønnes at udgøre ca. 1 pct. af det samlede trafikarbejde.

Tabel 3. Trafikarbejde med lastbiler

Mia. km	2025	2030
Motorveje	1,58	1,73
Øvrige statsveje	0,39	0,41

Kommuneveje	0,72	0,74
Reduktion som følge af effektivisering af vejgodstransporten	-0,08	-0,08
I alt	2,61	2,80
Heraf trafikarbejde i miljøzoner	0,0261	0,0280
Heraf trafikarbejde med danske lastbiler	2,07	2,22
Heraf trafikarbejde med udenlandske lastbiler	0,54	0,58

5.1.3. Adfærdsmæssige effekter ved en kilometerbaseret vejafgift

En kilometerbaseret vejafgift øger omkostningen pr. kørt kilometer for lastbiler, hvilket indebærer en reduktion i trafikarbejdet. Denne effekt er modelleret på baggrund af trafikarbejdet for den eksisterende bestand af lastbiler og udviklingen heri frem mod 2030 samt den gennemsnitlige omkostning pr. kørt kilometer. Den gennemsnitlige omkostning pr. kørt kilometer er blandt andet baseret på de Transportøkonomiske Enhedspriser og skønnes i gennemsnit at udgøre ca. 11 kr. i gennemsnit pr. km for lastbiler over 3.500 kg i 2025.

En kilometerbaseret vejafgift øger derved totalomkostningerne over en lastbils levetid, hvilket forventes at påvirke salget og sammensætningen af lastbilbestanden. Grundforløbet for fordelingen af drivmidler i salget af lastbiler og forbedring af lastbilernes brændstofeffektivitet følger Energistyrelsens klimastatus og -fremskrivning 2022 (KF22). I KF22 forventes salget af ellastbiler at stige til 15 pct. af nysalget i 2030.

Der er blandt andet med udgangspunkt i KF22 og den eksisterende danske bestand af lastbiler opstillet en repræsentativ bilpark for lastbiler på baggrund af en række repræsentative biler inden for de såkaldte CO₂-emissionsklasser og køretøjsundergrupper, der følger af EU-reguleringen. Der er skønnet over den gennemsnitlige brændstofeffektivitet og opgjort totalomkostninger over levetiden for de repræsentative biler på baggrund af de Transportøkonomiske Enhedspriser, data for den eksisterende bestand af lastbiler samt data for nyregistrerede danske lastbiler i perioden 1. juli 2019-30. juni 2020 fra EEA (European Environment Agency). Skønnene er i lighed med KF22 kalibreret efter, at lastbilerne opfylder de EU-retlige krav om CO₂-reduktionsmål for tunge køretøjer. Det skønnes, at trafikarbejdet med lastbiler, der i perioden 1. juli 2019-30. juni 2020 var omfattet af EU-reguleringen om måling af CO₂-udledningen, udgør godt 70 pct. af det samlede trafikarbejde med lastbiler. Derved er det således

størstedelen af trafikarbejdet, der bliver påvirket af differentieringen af afgiften efter CO₂-emissionsklasser.

Der forventes at være en stor adfærdsmæssig effekt forbundet med vejafgiften. Det dækker blandt andet over, at en kilometerbaseret vejafgift reducerer trafikarbejdet med lastbiler, hvoraf der følger et mindreprovenu fra afgifter på brændstof, ligesom provenuet fra vejafgiften reduceres. Det skønnes således, at vejafgiften reducerer trafikarbejdet med lastbiler med ca. 10 pct. årligt på baggrund af de opgjorte omkostninger og forudsatte elasticiteter.

En CO₂-differentiering af den kilometerbaserede vejafgift indebærer incitamenter til en grøn omstilling af bestanden af lastbiler. Det forventes således, at vejafgiften bidrager til en større udbredelse af grønne lastbiler. Derved følger der et mindreprovenu fra afgifter på brændstof og vejafgifter, da grønne lastbiler betaler mindre i afgifter end tilsvarende konventionelle biler.

Der er endvidere forudsat et automatisk tilbageløb, da det forventes, at vognmandsvirksomhederne overvælter afgiften i forbrugerpriserne, hvorfor staten mister provenu fra moms m.v. som følge af et lavere salg af varer og ydelser. Det forventes dog at indebære en begrænset stigning på den enkelte vare, da transportomkostninger udgør en relativ begrænset andel af de samlede omkostninger til produktion.

En kilometerbaseret vejafgift øger den samlede beskatning af lastbiler til godstransport. Den gældende vejbenyttelsesafgift opkræves én gang årligt for danske lastbiler. Ved et årligt provenu fra vejbenyttelsesafgiften for danske lastbiler på ca. 300 mio. kr. årligt og et årligt trafikarbejde på ca. 2 mia. km, da svarer det til en afgift pr. kilometer på ca. 0,15 kr. for en gennemsnitlig lastbil. Med den kilometerbaserede vejafgift vil den gennemsnitlige sats være ca. 1,3 kr. pr. km (2023-niveau) 2030. Dette svarer i løbende priser til en gennemsnitlig sats på ca. 1,6 kr. pr. km i 2030.

5.1.4. Samfundsøkonomiske effekter ved en kilometerbaseret vejafgift

Det skønnes, at en kilometerbaseret vejafgift er forbundet med en samfundsøkonomisk gevinst på ca. 0,6 mia. kr. i 2030 (2023-niveau). Den

positive samfundsøkonomi skal ses i sammenhæng med, at lastbiler i det nuværende afgiftssystem vurderes at være underbeskattet i forhold til de eksterne omkostninger, som de medfører for samfundet i form af slid på infrastrukturen, ulykker, støj, luftforurening, bidrag til trængsel og CO₂-udledning. Dermed overstiger den samfundsøkonomiske gevinst i form af en reduktion i de eksterne omkostninger de samfundsøkonomiske omkostninger, der følger af vejafgiften i form af en større forbrugsforvridning og større administrative omkostninger. Da vejafgiften er forbundet med samfundsøkonomiske gevinster, sker de tilhørende CO₂-reduktioner således med en negativ skyggepris.

En kilometerbaseret vejafgift indebærer samtidig en mere målrettet beskatning af de eksterne omkostninger.

5.1.5. Skatteudgift

Den foreslåede kilometerbaserede vejafgift vurderes ikke at være forbundet med en skatteudgift. Det skal ses i lyset af, at ordninger, der er omfattet af et EU-direktiv, anses for at være en del af referencerammen, selv om de principielt afviger fra hovedreglerne i dansk skatte- og afgiftslovgivning. Da satsstrukturen for vejafgiften, herunder i forhold til CO₂-emissionsklasser, følger af Eurovignettedirektivet, vurderes afgiften ikke at være forbundet med en skatteudgift. I forlængelse af samme princip er der heller ikke forbundet en skatteudgift med den gældende vejbenyttelsesafgift, der er differentieret efter euronormer, og hvor differentieringen også følger af de EU-retlige rammer.

5.1.6. Provenumæssige konsekvenser af lovforslaget

Lovforslaget implementerer de dele af vejafgiftsordningen, der vedrører elementer i 2025 og 2026. Lovforslaget skønnes således med betydelig usikkerhed at indebære et merprovenu efter adfærd og tilbageløb på omkring 1.100 mio. kr. i 2025 og 1.050 mio. kr. i 2026. Det bemærkes, at implementeringen af udvidelsen af ordningen til køretøjer mellem 3,5 og 12 ton i 2027 samt udvidelsen af det afgiftspligtige vejnet fra 2028 forudsætter, at folketinget vedtager lovforslag, der udmønter de resterende dele.

I 2024 vil der være en finansårsvirkning på § 38.23.07.10 (Afgift af vejbenyttelse – danske køretøjer) på finansloven i form af et

mindreprovenu på ca. 150 mio. kr. som følge af, at afgiftssatserne for vejbenyttelsesafgiften reduceres med 1/366 for hver påbegyndt dag fra og med den 1. januar 2024. Provenuvirkningen er opgjort som halvdelen af det forventede provenu fra danske køretøjer. Der er således tale om en forskydning af provenuet, idet lovforslaget indebærer en overgang fra periodebaserede afgifter til kilometerbaserede afgifter, der opkræves løbende. Provenuet fra udenlandske køretøjer forudsættes at være stort set uændret i 2024.

Afskaffelsen af den gældende vejbenyttelsesafgift skønnes at indebære et umiddelbart mindreprovenu på ca. 500 mio. kr. årligt fra 2025, som isoleret set reducerer kørselsomkostningen pr. kilometer. Der er taget højde for de afledte adfærdseffekter heraf i form af en reduktion af den stigning i kørselsomkostningen pr. kilometer, som den kilometerbaserede vejafgift medfører.

5.2. Implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes isoleret set at medføre implementeringsmæssige konsekvenser for Skatteministeriet, Justitsministeriet, Sund & Bælt Holding A/S, Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen på 1,1 mio. kr. i 2023, 0,3 mio. kr. i 2024, 275,2 mio. kr. i 2025, 274,4 mio. kr. årligt i 2026-2027, 279,9 mio. kr. i 2028, 279,7 mio. kr. årligt i 2029-2030. Heraf vedrører 51,3 mio. kr. årligt i 2025-2030 reserver. Der vil dertil kunne være yderligere konsekvenser på Justitsministeriets område for 9,7 mio. kr. årligt fra 2025 og frem. Udgifterne er dog forbundet med væsentlig usikkerhed.

Der vurderes ikke at være implementeringsmæssige konsekvenser for regioner og kommuner.

Ved udarbejdelsen af lovforslaget har de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning været overvejet. Lovforslaget vurderes at overholde de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning.

Det vurderes, at princip 1 om enkle og klare regler er iagttaget. Lovforslaget retter sig mod erhvervslivet, hvoraf det vurderes, at de omfattede aktører, EETS-udbydere og Sund og Bælt Holding A/S, kan omsætte lovteksten til de arbejdsopgaver, der tilkommer disse efter

lovforslaget. Det fremgår også klart af lovforslaget, hvilke kørsler på det danske vejnet der er afgiftsbelagte, og hvilke køretøjer og kørsler der er undtaget fra afgift.

Princip nr. 2 om digital kommunikation er relevant i forhold til, hvordan den digitale procedure tilrettelægges. Det forudsættes, at al kommunikation mellem de afgiftspligtige og henholdsvis Sund og Bælt Holding A/S, Vejdirektoratet, Færdselsstyrelsen samt myndigheder under Justitsministeriet vil foregå via Digital Post, når dette er muligt.

Det vurderes, at princip nr. 3 om muliggørelse af automatisk sagsbehandling ligeledes er iagttaget. Registreringen af afgiften vil ske automatisk via EETS-køretøjsudstyr. I de tilfælde, hvor der ikke benyttes køretøjsudstyr til beregningen af afgiften, vil rutebilletter benyttes. En rutebillet betales efter en automatisk udpegning af de vejsegmenter, der vil gennemkøres på den rute, der er angivet i rutebilletten. Det vil sige, at beregningen af den afgift, der skal betales efter dette lovforslag, vil ske ved hjælp af et digitalt system, hvor sagsbehandlingen vil ske automatisk.

For så vidt angår princip nr. 4 om ensartede begreber og genbrug af data, vil der med den foreslåede ordning i lovforslaget gøres brug af data, som allerede er tilgængelige i Køretøjsregisteret. Princippet vil navnlig efterleves ved i de foreslåede bestemmelser at anvende begreber fra EETS-direktivet, implementeret ved bekendtgørelse nr. 1863 af 27. september 2021 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen, som grundlag for de foreslåede regler, idet EETS-direktivet allerede rummer en række bestemmelser til sikring af sammenhæng på tværs.

For så vidt angår princip nr. 5 om tryk og sikker databehandling henvises til pkt. 4 om forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven. Kontrol med køretøjsejernes overholdelse af ordningen automatiseres i vidt omfang ved automatisk registrering af nummerplader. Sund og Bælt Holding A/S vil varetage de opgaver, som tilkommer Sund og Bælt Holding A/S efter lovforslaget. De opgaver, der tilkommer Sund og Bælt Holding A/S, vil være opgaver, som selskabet i hovedtræk allerede udfører i forbindelse med kontrollen af

miljøzoneordningerne, som fremgår af miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 f. Der foreslås ikke en yderligere databehandling end den behandling af data, som selskabet allerede foretager i forbindelse med kontrollen af miljøzonerne.

Med lovforslaget vil Sund og Bælt Holding A/S' eksisterende digitale infrastruktur med tilpasninger til vejafgiftsordningen samt nyt sagsbehandlingsværktøj til Færdselsstyrelsen blive anvendt. Der vil være mulighed for udveksling mellem Transportministeriets værktøj til sagsstyring og Sund og Bælt Holding A/S' systemer. Der sikres dermed optimal anvendelse af begge parter digitale infrastruktur.

Datasikkerhed for de eksisterende systemer prioriteres højt, og da der tages udgangspunkt i eksisterende systemer, vurderes krav til tryk og sikker datahåndtering opfyldt.

De systemer, som Sund og Bælt Holding A/S vil udvikle i forbindelse med opmålingen og beregningen af afgiften, vil være udformet, så de er i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens regler herom, herunder databeskyttelsesforordningens artikel 25 om databeskyttelse gennem design, hvorefter den dataansvarlige allerede fra tidspunktet, hvor midlerne for behandlingen fastlægges, skal gennemføre passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger, som er designet med henblik på at sikre en effektiv implementering af de grundlæggende databeskyttelsesprincipper.

For så vidt angår princip nr. 6 om anvendelse af offentlig infrastruktur vil allerede eksisterende offentlige infrastrukturer blive anvendt. Oplysninger om de enkelte køretøjer vil tilgås via Køretøjsregisteret og for udenlandske køretøjer via Eucaris (europæisk motorregister), og meddelelser og bøder vil blive sendt via Digital Post som sikker forsendelseskanal.

Endelig vurderes det, at princip nr. 7 om forebyggelse af snyd og fejl er efterlevet. Lovforslaget indebærer en mere effektiv og sikker kontrol end den kontrol, der findes i den nuværende vejafgiftsordning, og den foreslåede løsning vil gøre det sværere at snyde.

Lovforslaget medfører ikke organisatoriske ændringer i det offentlige. Der skal ikke oprettes nye administrative myndigheder eller ske væsentlige ændringer af allerede eksisterende myndigheder.

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

6.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Den foreslåede kilometerbaserede vejafgift for lastbiler øger den samlede beskatning af lastbiler til godstransport. Samlet set skønnes det at øge den umiddelbare danske erhvervsbelastning med ca. 1,5 mia. kr. (2023-niveau) i 2025 og ca. 2,5 mia. kr. (2023-niveau) i 2030. Det må imidlertid forventes, at vognmandsvirksomhederne overvælter afgiften til forbrugerpriserne.

Den foreslåede kilometerbaserede vejafgift vil gælde for udenlandske køretøjer på lige fod med danske køretøjer. På baggrund af det forventede trafikarbejde for udenlandske lastbiler i Danmark skønnes den umiddelbare belastning at være ca. 0,7 mia. kr. i 2025 og 2030 (2023-niveau).

6.2. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet, da der forventes at være større administrative byrder for vognmandsvirksomheder forbundet med at betale den kilometerbaserede vejafgift fremfor den gældende vejbenyttelsesafgift.

Derudover vil både danske og udenlandske vognmandsvirksomheder efter dette lovforslag blive pålagt en mindre økonomisk byrde i form af køb og tilknytning af køretøjsudstyr. Byrden vil afhænge af den enkelte udbyder, som virksomhederne anskaffer køretøjsudstyret igennem. For at betale den kilometerbaserede afgift vil der være behov for at investere i køretøjsudstyr som defineret i dette lovforslag eller en rutebillet, som ligeledes er defineret i dette lovforslag. Det betyder, at de afgiftspligtige skal have tilknyttet køretøjsudstyr til deres afgiftspligtige køretøjer, som kan sørge for registrering af den afgiftspligtige kørsel med henblik på afgiftsfastsættelse.

Sund & Bælt Holding A/S har undersøgt prisen for godkendt køretøjsudstyr, som på nuværende tidspunkt forventes at være ca. 1.000 kr.

i indkøbspris i 2022. Dertil kommer installation af køretøjsudstyret, som skønnes at koste cirka det samme som køretøjsudstyret. Frem mod 2025 kan denne pris ændre sig, da prisen skal være konkurrencedygtig på det europæiske marked. Prisstrukturen er forskellig fra EETS-udbyder til EETS-udbyder. Den endelige prisstruktur afhænger eksempelvis af bindingsperiode for vognmændene, og som kan gøre det muligt, at en boks stilles omkostningsfrit til rådighed. Denne prisstruktur kendes dog ikke i skrivende stund, hvorfor prisen skal tages med forbehold.

Alternativt vil der skulle anskaffes en rutebillet før kørslens påbegyndelse samt foretages efterregulering af den angivne rute, såfremt den faktisk gennemførte rute ikke svarer hertil.

Udover administrative konsekvenser for vognmandsvirksomhederne vil der også være administrative konsekvenser for EETS-udbydere, hvor der er aktuelt én dansk EETS-udbyder (Brobizz A/S). Det er dog ikke muligt at kvantificere de administrative konsekvenser for Brobizz på nuværende tidspunkt, da dette afhænger af den markedsandel, som Brobizz vil kunne opnå i konkurrence med de øvrige EETS-udbydere, der bliver en del af ordningen. Det bemærkes, at Brobizz vil blive kompenseret af Sund & Bælt på baggrund af antallet af brugere/transaktioner og på et markedsbestemt niveau pr. bruger/transaktioner.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) vurderer, at lovforslaget medfører løbende administrative omkostninger på ca. 50 mio. kr. årligt og omstillingsomkostninger på ca. 21 mio. kr. for dansk erhvervsliv.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at være forbundet med administrative konsekvenser for borgerne.

8. Klimamæssige konsekvenser

Det skønnes, at den kilometerbaserede vejafgift i alt vil medføre en CO₂-reduktion på ca. 0,2 mio. ton i 2025 og ca. 0,3 mio. ton i 2030.

Størstedelen af de forventede CO₂-reduktioner kommer fra en reduktion i det samlede trafikarbejde og i mindre grad fra udbredelsen af

energieffektive og grønne lastbiler. Det skønnes således, at 2/3 af de forventede CO₂-reduktioner i 2030 følger af en nedgang i trafikarbejdet, mens 1/3 følger af en større udbredelse af energieffektive og grønne lastbiler.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget skønnes at have positive miljøkonsekvenser, idet en kilometerbaseret vejafgift forventes at reducere trafikarbejdet med lastbiler og dermed blandt andet bidrager til en reduktion af luftforureningen. Dette gælder særligt i miljøzonerne, hvor der foreslås en forhøjet afgiftssats i forhold til kørsel uden for zonerne. Det er dog ikke muligt at kvantificere konsekvenserne.

10. Forholdet til EU-retten

Med lovforslaget implementeres dele af direktiv 2022/362/EU af 24. februar 2022 (EUT L 69. 04.03.2022, s. 1- 39), der udgør et ændringsdirektiv til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF (Eurovignettedirektivet) og Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2019/520/EU om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EETS-direktivet).

Ændringsdirektivet er trådt i kraft den 24. marts 2022. Fristen for at gennemføre ændringsdirektivet i dansk ret er den 25. marts 2024.

Lovforslaget notificeres som udkast i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation), samt i overensstemmelse med artikel 7h i Eurovignettedirektivet.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 14. september 2022 til den 12. oktober 2022 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m. v.:

UDKAST

3F, 3F Privat Service Hotel og Restauration, Advokatsamfundet, Akademikerne, Aluminium Danmark, AMU Transport Danmark, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen (KA), Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Arbejdstilsynet, Associationen Dansk Biobrændsel (ADB), AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, Bilsynsbranchen, Blik- og Rørarbejderforbundet, Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen, Brancheforeningen af Danske Distributører, Brancheforeningen for Skov, Have og Park-Forretninger, Brintbranchen, Bryggeriforeningen, Business Danmark, Campingbranchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Danmarks Skibskredit, Danmarks Tekniske Universitet – Transport, Dansk Affaldsforening, Dansk Agroindustri, Dansk Aktionærforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk AutoGenbrug, Dansk Automat Brancheforening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Gartneri, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Methanolforening, Dansk Mobilitet, Dansk Offshore, Dansk PersonTransport, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Solcelleforening, Dansk Standard (DS), Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Maritime, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Datatilsynet, DBU, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Bilbranche, Den Danske Dommerforening, Det Faglige Hus, Det Økologiske Råd, DFIM Garantifond (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring), DI, DI Transport, Digitaliseringsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Eksportrådet, EmballageIndustrien, Energitilsynet, ERFAGRUPPEN-BILSYN, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR), FDL - Frie

UDKAST

Danske Lastbilvognmænd, FDM, FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation, Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, FOA, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Danske Revisorer, Forhandlingsfællesskabet (SHK og KTO), Forsikring & Pension, Frie Funktionærer, FSR - danske revisorer, GAFSAM, Green Power Denmark, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, International Transport Danmark, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITSDanmark, Justitia, Kommunernes Landsforening (KL), Kraka, Krifa, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten, Lederne Søfart, Lederne Hovedorganisation, Maskinleverandørerne, Mellemfolkeligt Samvirke, Midtsjællands Kørelærerforening, Miljøstyrelsen, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Mover, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, NOAH-Trafik, Oxfam IBIS, Politiforbundet, PostNord AB, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter (NFÆ), Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, SEGES, Sikkerhedsstyrelsen, Sikre Veje, SKAD - Autorskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteankeforvaltningen, SMVdanmark, Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD), SRF Skattefaglig Forening, Sø- og Handelsretten, Søfartsstyrelsen, Teknologisk Institut, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Ældre Sagen, Aalborg Universitet – Sektionen for Veje og Trafik og Transport.

12. 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	Den del af lovforslaget, der vedrører en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler, skønnes at medføre et merprovenu efter adfærd og	Den del af lovforslaget, der vedrører afskaffelsen af den gældende vejbenyttelsesafgift, skønnes at medføre et

UDKAST

regioner	tilbageløb på ca. 1.525 mio. kr. i 2025 og ca. 1.475 mio. kr. i 2026. Samlet set skønnes lovforslaget med betydelig usikkerhed at indebære et merprovenu efter adfærd og tilbageløb på ca. 1.100 mio. kr. i 2025 og ca. 1.050 mio. kr. i 2026.	mindreprovenu efter adfærd og tilbageløb på ca. 425 mio. kr. i 2025 og 2026.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Lovforslaget skønnes at medføre administrative omkostninger for det offentlige på i alt ca. 275-280 mio. kr. årligt fra 2025.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Den samlede beskatning af lastbiler til godstransport øges. Samlet set skønnes det at øge den umiddelbare danske erhvervsbelastning med ca. 1,5 mia. kr. (2023-niveau) i 2025. Det må imidlertid forventes, at vognmandsvirksomhederne overvælter afgiften i forbrugerpriserne.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		For at betale den kilometerbaserede afgift vil der være behov for at investere i køretøjsudstyr eller en rutebillet. Det betyder, at de afgiftspligtige skal have tilknyttet køretøjsudstyr til deres afgiftspligtige køretøjer, som kan sørge for monitorering af den afgiftspligtige kørsel med henblik på afgiftsfastsættelse, eller købe rutebillet.
Administrative konsekvenser	Ingen.	Ingen.

UDKAST

for borgerne		
Klimamæssige konsekvenser	Det skønnes, at den kilometerbaserede vejafgift i alt vil medføre en CO ₂ -reduktion på ca. 0,2 mio. tons i 2025 og ca. 0,3 mio. tons i 2030.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	En kilometerbaseret vejafgift skønnes at reducere trafikarbejdet med lastbiler og dermed blandt andet bidrage til en reduktion af luftforureningen. Dette gælder særligt i miljøzonerne, hvor der vil foreslås en forhøjet afgiftssats i forhold til kørsel uden for zonerne.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget notificeres som udkast i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det fremgår af vejbenyttelsesafgiftslovens § 1, at der skal betales afgift til statskassen for at benytte vejnettet eller visse dele af dette for lastbiler og køretøjskombinationer til vejgodstransport, der har en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover. Den nuværende vejbenyttelsesafgift er en periodebaseret afgift, hvor afgiftens størrelse er den samme uanset antallet af kørte kilometer på det afgiftsbelagte vejnet, som det afgiftsbelagte køretøj har kørt.

Det foreslås i *stk. 1*, at der svares afgift til statskassen efter bestemmelsen i denne lov for lastbiler og køretøjskombinationer, som benyttes til godstransport, og som har en tilladt totalvægt på 12.000 kg eller derover.

Det foreslåede *stk. 1* indebærer, at de køretøjer, der er afgiftspligtige efter vejbenyttelseslovens § 1, også vil være afgiftspligtige efter dette lovforslag.

Det vil således fortsat være lastbiler og køretøjskombinationer til vejgodstransport, som vil være afgiftspligtige efter det foreslåede lovforslag.

Hvorvidt køretøjet er omfattet af loven, vil bero på motorkøretøjets tilladte totalvægt, dvs. uanset eventuelle påhængsvogne m.v., medmindre køretøjet er registreret som trækraft for en eller flere påhængs- eller sættevogne, jf. den foreslåede § 5, *stk. 3*. Omfattet af vejafgiften og dette lovforslag er således lastbiler og vogntog (lastbiler med påhængs- eller sættevogn) til godstransport med en tilladt totalvægt på 12.000 kg. eller derover.

Den foreslåede bestemmelse omfatter både dansk og udenlandsk registrerede køretøjer.

For at være afgiftspligtig efter den nuværende vejbenyttelsesafgiftslov er det endvidere en forudsætning, at køretøjet benyttes til godstransport. Lastbiler, der transporterer f.eks., nødhjælp vil ikke være fritaget for betaling af vejbenyttelsesafgift. Lastbiler, herunder lastbiler, der anvendes som trækraft for påhængskøretøjer, som er registreret med et tivoli eller

cirkus som ejer/bruger, er derimod ikke omfattet af vejbenyttelsesafgiftsloven.

Det er en betingelse, at køretøjerne udelukkende anvendes af den pågældende virksomhed og udelukkende til transport af virksomhedens materiel og ikke til godstransport.

Lastbiler, der udelukkende anvendes af køreskoler til skolekørsel/øvelseskørsel, er heller ikke omfattet af vejbenyttelsesafgiftsloven, da der er tale om køretøjer, der ikke benyttes til godstransport. Veteranlastbiler vil heller ikke være omfattet af vejbenyttelsesafgift.

Den foreslåede stk. 1, vil ligeledes alene omfatte godstransport. Godstransport foreslås efter dette lovforslag afgrænset på samme måde som i den nuværende vejbenyttelsesafgiftslov.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås i *stk. 2*, at visse køretøjer er afgiftsfritagne. Det drejer sig om køretøjer, der tilhører forsvaret og det statslige redningsberedskab, køretøjer, der specielt er indrettet til brandsluknings- og redningsopgaver og udelukkende anvendes ved udrykning hertil, samt køretøjer, som tilhører og udelukkende anvendes af beredskabskommissioner og ikke anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med erhvervsvirksomheder, køretøjer, der tilhører politiet, og køretøjer, der tilhører vejvæsenerne.

De køretøjer, der foreslås afgiftsfritagne efter dette lovforslag, svarer til de køretøjer, der i dag er afgiftsfritagne efter vejbenyttelsesafgiftsloven § 11, som således videreføres i sin helhed.

Undtagelser er i overensstemmelse med de i artikel 6 i Eurovignettedirektivet nævnte undtagelser, som medlemsstaterne kan anvende.

Det foreslås i *stk. 3*, at en betingelse for afgiftsfritagelse efter *stk. 2*, at køretøjerne udefra kan genkendes som beregnet til de formål, der er nævnt i *stk. 2*.

Dette er ligeledes en videreførelse af den nuværende retstilstand.

Det foreslås i *stk. 4*, at for køretøjskombinationer er motorkøretøjet bestemmende for, om kombinationen er fritaget for afgift i medfør af *stk. 2*.

Dette er ligeledes en videreførelse af den nuværende retstilstand.

Hvis køretøjet består af flere kombinationer, eksempelvis sættevogne m.v., er det således motorkøretøjet, dvs. det trækkende køretøj som er bestemmende for, om kombinationen er fritaget fra afgift.

Det er køretøjets registrerede totalvægt, der er afgørende for, hvad der skal forstås ved det trækkende motorkøretøj.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1.3.2 om køretøjer, der er fritaget for afgift i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Efter den gældende vejbenyttelsesafgiftslov beror afgrænsningen af det afgiftsbelagte vejnet på, hvorvidt lastbilen m.v. er dansk registreret eller hjemmehørende i udlandet. For dansk registrerede køretøjer er det hele det danske vejnet, som er afgiftsbelagt. For udenlandske køretøjer er det afgiftsbelagte vejnet begrænset til motorvejene.

Det foreslås i § 2, at de køretøjer, der nævnes i den foreslåede § 1, *stk. 1*, er afgiftspligtige efter denne lov ved færdsel på de i bilag 1 oplistede veje.

Bilag 1 udgør et samlet katalog over samtlige afgiftsbelagte veje, gader m.v.

Hvis en vej, gade m.v. ikke er oplistet i bilag 1, er den ikke afgiftsbelagt. Det indebærer, at man som ejer eller bruger altid vil kunne slå op i bilag 1

og konstatere, om en bestemt vejstrækning eller vejsegment er afgiftsbelagt.

Den foreslåede vejafgift dækker i modsætning til den nuværende vejbenyttelsesafgift ikke hele det danske vejnet.

Det vil ifølge dette lovforslag med enkelte undtagelser være alle de statsejede veje, der er afgiftsbelagte. Endvidere vil det være visse kommunale veje, der løber tilnærmelsesvist parallelt eller diagonalt med de statslige, afgiftsbelagte veje, der med udgangspunkt i en vurdering foretaget af Vejdirektoratet, er afgiftsbelagte. Afgiftspålæg af visse kommuneveje skal dæmme op for sivetrafik, hvilket er betegnelsen for den trafik, der kan opstå, når afgiftsbelagte køretøjer i et forsøg på at undgå at betale afgift søger mod parallelle – i udgangspunktet ikke – afgiftsbelagte veje.

Det er forventningen, at sivetrafik kan minimeres ved at afgiftsbelægge de kommunale veje, der løber parallelt og diagonalt med statsvejene, da der er en formodning for, at de afgiftspligtige køretøjer vil holde sig til færdsel på statsvejene, hvis såvel disse som de parallelle og diagonale kommuneveje er afgiftsbelagte.

Statsveje reguleres årligt med transportministerens bemyndigelse til anlæggelse af visse vejstrækninger som statsveje samt til at optage eller nedklassificere statsvejsstrækninger. Da der endvidere uden særlig lov kan træffes bestemmelse om optagelse eller nedlæggelse af mindre statsvejsstrækninger, kan oplysning om, hvilke veje der er statsveje, mest praktisk fås ved opslag i CVF (den Centrale Vej og sti Fortegnelse på Vejdirektoratets hjemmeside), der føres af vejmyndighederne i henhold til § 17 i lov om offentlige veje m.v. De veje, der kan slås op i CVF, vil være de gældende og aktuelle statslige, kommunale og private veje i det danske vejnet. Vejnettet, der benyttes i dette lovforslag, er ikke nødvendigvis ajourført med de veje, der er tilgængelige i CVF. Det vil derfor være bilag 1, der til enhver tid vil udgøre det omfattede vejnet efter dette lovforslag, uagtet senere ændringer i statsveje og kommunale veje.

Det er forventningen, at der med passende mellemrum vil blive fremsat forslag til lov om ændring af bilag 1 med henblik på ajourføring af det

afgiftsbelagte vejnet. Bilag 1 vil ikke uden ved lovændring kunne ajourføres.

For principperne for fastlæggelsen af det omfattede vejnet henvises til de almindelige bemærkninger i pkt. 3.1.3.3.

Til § 3

Efter gældende ret påhviler afgiften for dansk indregistrerede køretøjer den, i hvis navn køretøjet er registreret ved afgiftsperiodens begyndelse. Såfremt køretøjet er registreret for såvel en bruger som en ejer, påhviler afgiftspligten dem begge. Desuden påhviler afgiftspligten den, der har rådighed over køretøjet i egen interesse eller tager beslutning om brugen af køretøjet.

For udenlandske køretøjer påhviler afgiftspligten den, der på tidspunktet for benyttelsen af de i vejbenyttelsesafgiftslovens § 7, stk. 1 og 2, omhandlede veje enten er ejer af køretøjet, fører køretøjet, har rådighed over det i egen interesse eller tager beslutning om brugen af køretøjet.

Er der tale om flere afgiftspligtige parter, hæfter disse solidarisk.

Det foreslås i *stk. 1*, at afgiftspligten påhviler den registrerede ejer af køretøjet. Er der både er registreret en bruger og ejer af køretøjet, påhviler afgiftspligten dem begge.

Danske og udenlandske ejere vil skulle behandles ens efter den foreslåede *stk. 1*.

I de tilfælde, hvor ejer og bruger er forskellige, vil afgiften først søges opkrævet hos brugeren. Hvis denne ikke betaler, vil beløbet blive opkrævet hos ejeren. Hvordan ejer og bruger vil fordele udgifterne mellem sig er alene et privatretligt anliggende.

Begreberne ejer og bruger skal forstås i overensstemmelse med de samme begreber i færdselsloven.

Ejerforhold over dansk registrerede køretøjer, kan findes i Køretøjsregisteret. Udover den registrerede ejer kan der også være

registreret en bruger, som er en person, der har varig rådighed over et motordrevet køretøj. Det er for eksempel tilfældet, når køretøjet ejes af et finansieringsselskab.

Det foreslås i *stk. 2*, at de afgiftspligtige vedrørende et køretøj hæfter solidarisk for betaling af afgiften.

Det er forholdene på tidspunktet for kørsel på det afgiftsbelagte vejnet, der er afgørende for hvem afgiftspligten påhviler.

Fysiske og juridiske personer kan være afgiftspligtige efter denne lov.

Til § 4

Efter gældende ret betales en periodisk afgift for benyttelse af vejnettet for de køretøjer, der er omfattet af vejbenyttelsesafgiftsloven, jf. §§ 1 og 5. For afgiftspligtige køretøjer, der er registreringspligtige i Danmark, er afgiftsperioden et år, jf. § 2, og afgiften indbetales til Skatteforvaltningen ved indregistrering. For efterfølgende afgiftsperioder bliver afgiften opkrævet af Skatteforvaltningen sammen med vægtafgiften. For afgiftspligtige udenlandske køretøjer betales afgiften for perioder, der mindst udgør en dag og højst et år, jf. § 2, stk. 4. Afgiften betales hos de færgeelskaber og rederier, der driver færgetrafik til andre lande end Sverige samt hos visse tankstationer.

Det foreslås i *stk. 1*, at afgiften fastsættes på baggrund af den fulde længde af den tilbagelagte strækning på det afgiftsbelagte vejnet målt i kilometer, jf. den foreslåede § 2, og ud fra en vejafgiftssats pr. kilometer fastsat i overensstemmelse med den foreslåede § 5.

Med det foreslåede vil afgiften blive fastsat efter den fulde længde af den tilbagelagte strækning på det afgiftspligtige vejnet efter de satser, der fremgår af den foreslåede § 5.

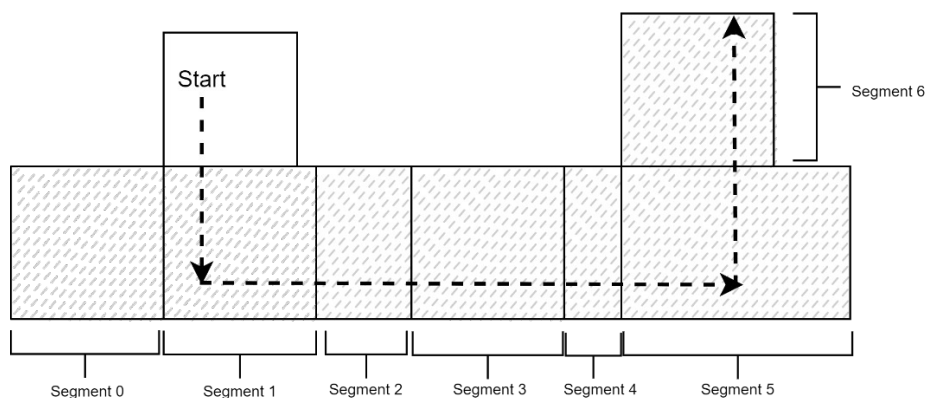
Videre foreslås det i *stk. 2*, at den tilbagelagte strækning på afgiftspligtige veje, jf. stk. 1, opgøres som den samlede længde i kilometer af hvert af de vejsegmenter, som det afgiftsbelagte køretøj er indkørt på, jf. dog stk. 4 og 5.

UDKAST

Det foreslåede i stk. 1 og 2 vil indebære, at afgiften for benyttelse af det omfattede vejnet beregnes efter den foretagne kørsel, som pålægges en vejafgiftssats pr. kilometer. Det skal ikke være muligt at betale for benyttelse af vejnettet efter perioder. Det er derimod den foretagne kørsel, der afgør den afgift, der svares for benyttelse af det af lovforslagets omfattede vejnet.

Den foreslåede stk. 2, indebærer således, at den tilbagelagte afstand på afgiftspligtige veje fastsættes som den samlede længde af de vejsegmenter, som det afgiftspligtige køretøj er indkørt på under kørslen. Hvis et vejsegment ikke gennemkøres fuldt ud, indgår dette alligevel med sin fulde længde i grundlaget for fastsættelsen af vejafgiften.

Ordningen kan illustreres med et eksempel med udgangspunkt i følgende tegning:



De skraverede områder udgør opdelingen af det afgiftspligtige vejnet i enkelte vejsegmenter, der har forskellige længder. Området uden skravering er ikke en del af det afgiftspligtige vejnet. Den stiplede linje forestiller den faktisk skete (tilbagelagte strækning) eller planlagte kørsel.

Afgift skal betales for hele længden af hvert vejsegment, når grænsen ind til et skraveret segment krydses, dvs. ved indkørsel på vejsegmentet, uagtet at køretøjet ikke nødvendigvis har gennemkørt hvert vejsegment fuldt ud.

På tegningen vil antal kørte kilometer skulle opgøres på grundlag af den sammenlagte længde (i kørselsretningen) for segment 1-6 i kilometer, selv

om kørslen på segmenterne 1 og 5 påbegyndes og afsluttes midt på. Der vil i dette eksempel ikke skulle opgøres afgift af segment 0, da grænsen ikke er krydset.

Til brug for beregningen af, hvor meget der er kørt på det afgiftsbelagte vejnet, benyttes de vejsegmenter, der er oplistet i dette lovforslags bilag 1, og som er beskrevet i stk. 3.

Det foreslås i *stk. 3*, at et vejsegment defineres som en vejstrækning mellem to vejknudepunkter. Et vejknudepunkt udgøres af et veikryds, en rundkørsel, en vejafslutning eller en landegrænse.

En vejafslutning kan f.eks. være en blind vej.

Vejnettet er således opdelt i individuelle fysiske vejstrækninger (såkaldte vejsegmenter) med hver sin længde angivet i kilometer. Ved et vejsegment forstås således en på forhånd fast og entydigt defineret del af en vejstrækning, der går mellem to ikke-overlappende vejknudepunkter.

Et vejsegment opgøres på et digitalt kort og måles i kilometer ved hjælp af køretøjsudstyr, se mere om køretøjsudstyr i de alm. bem. Pkt. 3.1.3.4.1 og under bemærkningerne til § 7. Efter matching til vejnettet summeres antal kørte kilometer baseret på de vejstrækninger, der er kørt i og sammenholdes med takstblade, og der udregnes en konkret pris. Afgiften beregnes for det afgiftsbelagte vejnet med den efter dette lovforslags fast definerede kilometerpris, jf. den foreslåede § 5.

Det foreslås i *stk. 4*, at der ikke er pligt til at svare vejafgift, hvis der alene er indkørt på et vejsegment i forbindelse med krydsning af en afgiftspligtig vejstrækning, men hvor der ikke herudover foretages kørsel herpå.

Ved krydsning forstås en kørsel, der går på tværs af kørselsretningen på den pågældende vej. Der skal således ikke betales afgift, hvis det afgiftspligtige køretøj alene er indkørt på et vejsegment i forbindelse med krydsning af den afgiftspligtige vejstrækning på tværs af kørselsretningen, men hvor der ikke herudover foretages kørsel herpå.

Hvis kørslen foretages med et tilknyttet køretøjsudstyr, jf. den foreslåede § 7, vil de ubetydelige kørsler automatisk sorteres fra i forbindelse med beregningen af den foretagne kørsel. Hvis kørslen sker med en rutebillet, jf. den foreslåede § 8, vil disse småkørsler ikke indgå i den angivne forventede rute, der angives på rutebilletten.

Det foreslås endvidere i *stk. 5*, at indkørsel på samme vejsegment to eller flere gange inden for 24 timer, uden at der er indkørt på andre afgiftspligtige vejsegmenter i den mellemliggende periode, kun vil medtages én gang i den samlede opsummering af antallet af kørte kilometer.

Det betyder f.eks., at hvis et køretøj har læsset varer af på en vej, og dette vejsegment er identificeret både ved stop og start, så medtages det kun én gang i opsummeringen af kilometer.

Det foreslås i *stk. 6*, at der, for de vejsegmenter, der i bilag 1 er markeret som helt eller delvis placeret i geografiske områder, hvor der er oprettet miljøzoner efter reglerne i kapitel 2 f i miljøbeskyttelsesloven, svares et tillæg til afgiften. Tillægget beregnes efter satserne i § 5, stk. 2.

Da miljøzonerne kan ophæves eller udvides efter lovforslagets eventuelle vedtagelse, vil det kun være miljøzoner, der er oprettet pr. 1. august 2022, der vil være omfattet af tillægsafgiften.

Til § 5

Efter gældende regler i vejbenyttelsesafgiftsloven skal lastbiler og køretøjskombinationer til vejgodstransport med en totalvægt på 12.000 kg eller derover betale en tidsbaseret afgift for benyttelse af det afgiftspligtige vejnet. De årlige afgifter inklusive administrationsomkostninger, jf. dog lovens § 20, stk. 6, følger af lovens § 3.

Vejbenyttelsesafgiften er en del af Eurovignettesamarbejdet, og betalt afgift i Danmark dækker således også kørsel på det afgiftspligtige vejnet i de øvrige lande, der deltager i afgiftsopkrævningen (Luxembourg, Nederlandene og Sverige).

Satserne er fastsat for benyttelse af det afgiftspligtige vejnet for henholdsvis én dag, en uge, en måned og et år. For danske køretøjer betales afgiften én gang årligt. Afgiften er differentieret efter køretøjernes størrelse (antal aksler) og deres emissionsnormer, det vil sige for IKKE-EURO, EURO I, EURO II, osv. op til »EURO VI eller renere«. Satsen for dagsvignetter er dog uafhængig af bilens størrelse og emissionsnorm. Satserne er aftalt landene imellem og ligger indenfor de i Eurovignettedirektivet fastsatte maksimale satser for tidsbaserede afgifter.

Det foreslås i *stk. 1*, at der svares afgift for lastbiler og køretøjskombinationer efter de CO₂-emissionsklasser, der følger af artikel 7 ga i direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer med senere ændringer efter satserne, der følger af tabellen i *stk. 1*.

Det foreslåede betyder, at hver afgiftspligtig kilometer for lastbiler og køretøjskombinationer afregnes ud fra hvilken CO₂-emissionsklasse, de tilhører, idet der er 5 CO₂-emissionsklasser. CO₂-emissionsklasserne er yderligere inddelt efter deres tilladte totalvægt, idet der er 3 vægtklasser inden for hver CO₂-emissionsklasse. CO₂-emissionsklasserne for tunge køretøjer er defineret i artikel 7 ga i Eurovignettedirektivet. Opdelingen er obligatorisk for vejafgiftssystemer, der omfatter tunge køretøjer. De 5 CO₂-emissionsklasser for tunge køretøjer er defineret som følger:

CO₂-emissionsklasse 1 omfatter køretøjer, der ikke tilhører nogen af de øvrige CO₂-emissionsklasser.

CO₂-emissionsklasse 2 omfatter undergrupper af køretøjer i de tilfælde, hvor CO₂-emissionen er mere end 5 pct. mindre end CO₂-emissionen på emissionsreduktionskurven for den undergruppe, køretøjet tilhører, på tidspunktet for køretøjets første registrering, men som ikke tilhører nogen af CO₂-emissionsklasserne 3, 4 eller 5. Undergrupper af køretøjer er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv (EF) 96/53, bilag 1, pkt. 1. Emissionsreduktionskurven er defineret i

Eurovignettedirektivet (1999/62/EF) som ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362, artikel 2, pkt. 37.

CO₂-emissionsklasse 3 omfatter undergrupper af køretøjer i de tilfælde, hvor CO₂-emissionen er mere end 8 pct. mindre end CO₂-emissionen på emissionsreduktionskurven på tidspunktet for køretøjets første registrering, men som ikke tilhører nogen af CO₂-emissionsklasserne 4 eller 5. Undergrupper af køretøjer og emissionsreduktionskurven er defineret som nævnt under beskrivelsen af CO₂-emissionsklasse 2.

CO₂-emissionsklasse 4 omfatter tunge lavemissionskøretøjer som defineret i Eurovignettedirektivet som ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362, artikel 2, pkt. 30.

CO₂-emissionsklasse 5 omfatter nulemissionskøretøjer som defineret i Eurovignettedirektivet som ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362, artikel 2, pkt. 29.

Eurovignettedirektivet pålægger medlemsstaterne at sikre, at klassificeringen af et køretøj, der tilhører CO₂-emissionsklasse 2 eller 3, revurderes hvert sjette år efter datoen for første registrering, og at køretøjet, hvor det er relevant, omklassificeres til den relevante CO₂-emissionsklasse på grundlag af de tærskler, der gælder på det pågældende tidspunkt.

Det forventes, at de oplysninger vedrørende CO₂-emission for de enkelte køretøjer, der er nødvendige for at indplacere køretøjerne i CO₂-emissionsklasser, vil blive lagt ind i Køretøjsregisteret.

Den første vægtklasse vedrører intervallet 12.000-17.999 kr., hvor satsen vil være 1,12 kr. pr. km for CO₂-emissionsklasse 1, 1,00 kr. pr. km for CO₂-emissionsklasse 2, 0,88 kr. pr. km for CO₂-emissionsklasse 3, 0,59 kr. pr. km for CO₂-emissionsklasse 4, og 0,20 kr. pr. km for CO₂-emissionsklasse 5.

Den anden vægtklasse vedrører intervallet 18.000-32.000 kg, hvor satsen vil være 1,26 kr. pr. km for CO₂-emissionsklasse 1, 1,13 kr. pr. km for CO₂-emissionsklasse 2, 1,00 kr. pr. km for CO₂-emissionsklasse 3, 0,66

kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 4, og 0,20 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 5.

Den tredje vægtsklasse vedrører lastbiler og køretøjskombinationer med en tilladt totalvægt på over 32.000 kg, hvor satsen vil være 1,35 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 1, 1,22 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 2, 1,09 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 3, 0,71 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 4, og 0,20 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 5.

De foreslåede satser er således fastsat i forhold til den tilbagelagte distance og differentieret efter køretøjernes CO₂-emission og maksimalt tilladte totalvægt. Statsstrukturen følger bestemmelserne i Eurovignettedirektivet som ændret senest ved direktiv (EU) 2022/362.

Det foreslås i *stk. 2*, at ved kørsel på afgiftspligtige vejsegmenter, som helt eller delvis er placeret inden for miljøzoner, jf. den foreslåede § 4, *stk. 6*, lægges der til satserne i *stk. 1* et tillæg for lastbiler og køretøjskombinationer. Disse tillæg fremgår af tabellen i *stk. 2*.

Tillægget udgør 50 pct. af den afgift, der vil skulle betales efter *stk. 1*. Ved kørsel i et vejsegment, som er helt eller delvis placeret i en miljøzone, vil der skulle betales afgift efter *stk. 1* og tillæg til afgiften efter *stk. 2*.

I den første vægtsklasse, der vedrører intervallet 12.000-17.999 kg, vil tillægget være 0,56 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 1, 0,50 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 2, 0,44 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 3, 0,29 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 4, og 0,10 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 5.

I den anden vægtsklasse, der vedrører intervallet 18.000-32.000 kg, vil tillægget være 0,63 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 1, 0,57 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 2, 0,50 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 3, 0,33 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 4, og 0,10 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 5.

I den tredje vægtsklasse, der vedrører lastbiler og køretøjskombinationer med en tilladt totalvægt på over 32.000 kg, vil tillægget være 0,68 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse 1, 0,61 kr. pr. km for CO₂-emmisionsklasse

2, 0,54 kr. pr. km for CO₂-emmissionsklasse 3, 0,35 kr. pr. km for CO₂-emmissionsklasse 4, og 0,10 kr. pr. km for CO₂-emmissionsklasse 5.

Forhøjelsen af satserne i miljøzonerne afspejler, at mange borgere i disse områder er ekstra eksponeret for luftforurening og støj fra lastbiltrafikken og færdselsuheld, hvor den tunge trafik er involveret. De forhøjede afgiftssatser i miljøzonerne medvirker til at øge vejafgiftsordningens samfundsøkonomiske gevinster.

Det foreslås i *stk. 3*, at for køretøjer, der er registreret som trækraft for én eller flere påhængs- eller sættevogne, fastsættes afgiften efter den totalvægt for det samlede vogntog, der giver det højeste afgiftsbeløb

Det foreslåede er en videreførelse af vejbenyttelsesafgiftsloven § 3, *stk. 5* og 6.

Det foreslåede indebærer, at for køretøjer, der er registreret som trækraft for én påhængs- eller sættevogn, vil afgiften blive fastsat efter den registrerede totalvægt af det samlede vogntog.

For køretøjer, der er registreret som trækraft for flere forskellige påhængs- eller sættevogne, vil afgiften blive fastsat efter den kombination af totalvægt, der giver det højeste afgiftsbeløb.

Alle normale lastvognstog, som oftest har en totalvægt på omkring 50-56 ton, vil således betale afgift efter den tungeste vægtklasse, som betegnes ”over 32.000 kg”.

Til § 6

Det følger af skatteforvaltningslovens § 1, at Skatteforvaltningen udøver forvaltningen af lovgivning om skatter og lovgivning om vurdering af landets faste ejendomme samt lov om registrering af køretøjer bortset fra kompetencer, som ved § 18, *stk. 3*, og § 19 i lov om registrering af køretøjer er tillagt politiet.

Det fremgår af EETS-direktivets artikel 2, nr. 3, at der ved en vejafgiftsopkræver forstås en offentlig eller privat enhed, som opkræver

vejafgift for køretøjers kørsel i et EETS-område. Direktivet er delvist implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 1863 af 27. september 2021.

Ved et EETS-område forstås videre f.eks. en vej, et vejnet eller et anlæg, hvor vejafgifter opkræves ved hjælp af et elektronisk vejafgiftssystem, jf. direktivets artikel 2, nr. 8.

En EETS-udbyder defineres i direktivets artikel 2, nr. 6, som en enhed, som i henhold til en særskilt kontrakt giver en EETS-bruger adgang til EETS, overfører vejafgifterne til den relevante vejafgiftsopkræver, og som er registreret i etableringsmedlemsstaten.

Det følger af direktivet, at alle virksomheder kan kræve at blive registreret som EETS-udbydere, hvis de opfylder visse nærmere oplyste betingelser i direktivets artikel 4. Det fremgår af betingelserne, at virksomheden skal være certificeret efter EN ISO 9001 eller tilsvarende, være i besiddelse af det tekniske udstyr og den EETS-overensstemmelseserklæring eller -attest, der erklærer, at der er overensstemmelse mellem interoperabilitetskomponenterne og specifikationerne, have kompetence på området for elektroniske vejafgiftstjenester eller andre relevante områder, have et passende økonomisk grundlag, følge en overordnet risikostyringsplan, som revideres mindst hvert andet år, og have et godt omdømme.

Hertil kommer de nærmere forpligtelser, der fremgår af artikel 2 i gennemførelsesforordning C (2019)9080 om detaljerede forpligtelser for udbydere af europæiske elektroniske vejafgiftstjenester, minimumskrav til indholdet af den europæiske elektroniske vejafgiftstjenestes områdeerklæring, elektroniske grænseflader, krav til interoperabilitetskomponenter og om ophævelse af beslutning 2009/750/EF, som opstiller detaljerede forpligtelser til EETS-udbydere, herunder om serviceniveauet og teknisk hjælp til EETS-brugerne.

Det følger af direktivets artikel 6, stk. 2, at vejafgiftsopkræver for et EETS-område skal udarbejde en EETS-områdeerklæring, som fastsætter de generelle betingelser for EETS-udbydernes adgang til dens EETS-

område i overensstemmelse med den i artikel 6, stk. 9, omhandlende gennemførelsesakt.

Formålet med EETS- direktivet er overordnet at sikre, at elektroniske vejafgiftssystemers interoperabilitet finder anvendelse på hele vejnettet i EU.

Det foreslås i *stk. 1*, at Sund og Bælt Holding A/S opkræver på vegne af staten gennem salg af rutebilletter, jf. § 8 vejafgifter efter denne lov, jf. dog *stk. 2*. Det foreslås endvidere, at Sund og Bælt Holding A/S senest den 20. måneden efter den måned, hvor rutebilletten blev solgt, skal afregne vejafgiften til Skatteforvaltningen. Inden for samme frist skal Sund og Bælt Holding A/S til Skatteforvaltningen indsende oplysninger om de solgte rutebilletter med henblik på, at Skatteforvaltningen kan kontrollere det opkrævede og afregnede beløb.

Med det foreslåede vil Sund og Bælt Holding A/S fungere som vejafgiftsopkræver. Sund og Bælt Holding A/S er et dansk, statsejet holdingselskab, som varetager den overordnede styring af aktiviteterne i datterselskaberne. Sund og Bælt Holding A/S, som ikke er en offentlig myndighed vil i henhold til dette lovforslag få beføjelse til at træffe afgørelser på statens vegne.

Det følger af bestemmelsen, at Sund og Bælt Holding A/S vil udvikle og etablere den tekniske og systemmæssige løsning for udstedelse og salg af rutebilletter og også forestår driften heraf. Det vil således være Sund og Bælt Holding A/S, der skal sikre udvikling af et it-system, der kan beregne længden af den afgiftspligtige kørsel og beregne afgiften heraf.

I de tilfælde, hvor den afgiftspligtige vælger at betale sin afgift ved at købe en rutebillet, der dækker den afgiftspligtige kørsel, vil det således være Sund og Bælt Holding A/S, der systemunderstøtter og sikrer driften af alle trin i forbindelse hermed samt opkræver vejafgiften.

Sund og Bælt Holding A/S vil endvidere sikre vejledning om muligheden for at betale sin afgift ved køb af rutebillet til de relevante brugere. EETS-udbydere vil derimod ikke udføre opgaver, der relaterer sig til ordningen

med rutebilletter. Sund og Bælt Holding A/S vil udover at forestå drift af vejafgiftsordningen også foretage kontrol med ordningen, jf. stk. 4.

Det forudsættes, at salg af rutebilletter sker ved betaling til Sund og Bælt Holding A/S. Skulle der således forekomme dækningsløse betalinger, hvor f.eks. en bank nægter at overføre det afgiftspligtige beløb til Sund og Bælt Holding A/S, vil Sund og Bælt Holding A/S fortsat skulle afregne til Skatteforvaltningen.

Sund og Bælt Holding A/S vil skulle udarbejde en EETS-områdeerklæring, som fastsætter de generelle betingelser for EETS-udbydernes adgang til dens EETS-område i overensstemmelse med den i artikel 6, stk. 9 i EETS-direktivet, omhandlende gennemførelsesakt.

Det foreslås i *stk. 2*, at Sund og Bælt Holding A/S på vegne af staten opkræver vejafgifter efter denne lov ved anvendelse af køretøjsudstyr, jf. § 7. Ved anvendelse af køretøjsudstyr udsteder udbyderen af vejafgiftstjenester (EETS-udbyderen) faktura med oplysning om Sund og Bælt Holding A/S' navn med henblik på opkrævning af afgift efter denne lov. Betaling af afgift kan dog kun ske med frigørende virkning til EETS-udbyder. Sund og Bælt Holding A/S er berettiget til at opkræve betaling fra en EETS-udbyder for alle registrerede vejafgifter for en tilknyttet EETS-bruger, uanset om EETS-udbyderen har modtaget betaling fra EETS-brugeren.

Med det foreslåede, vil Sund og Bælt Holding A/S efter denne bestemmelse være berettiget til at opkræve betaling fra en EETS-udbyder for alle de registrerede vejafgifter, uanset om EETS-udbyder har modtaget betaling herfor. Idet Sund og Bælt Holding A/S vil opkræve afgifter på vegne af staten, vil forholdet mellem EETS-udbyder og Sund og Bælt Holding A/S, omfattes og reguleres af gældsinddrivelsesloven. Fordringer efter dette lovforslag vil udgøre statslige fordringer, og Sund og Bælt Holding A/S vil derfor omfattes af gældsinddrivelsesloven og behandles som en offentligmyndighed.

Efter de foreslåede *stk. 1 og 2*, vil Sund og Bælt Holding A/S træffe afgørelser på statens vegne. Forvaltningslovens regler vil finde anvendelse for afgørelser truffet efter dette lovforslag.

Med lovforslaget vil Sund og Bælt Holding A/S få kompetence til at udføre statslige opgaver, såsom opkrævning af vejafgift. Sund og Bælt Holding A/S er omfattet af offentlighedslovens § 4.

Det følger af offentlighedslovens § 4, at offentlighedsloven bortset fra bestemmelserne i §§ 11 og 12 og §§ 15-17 finder anvendelse på al virksomhed, der udøves af selskaber, hvis mere end 75 pct. af ejerandelene tilhører danske offentlige myndigheder. Det gælder dog ikke børsnoterede selskaber og disses datterselskaber.

Det fremgår af offentlighedslovens § 15, at dokumenter, der er modtaget eller afsendt af en forvaltningsmyndighed som led i administrativ sagsbehandling i forbindelse med dens virksomhed, skal journaliseres, i det omfang dokumenter har betydning for en sag eller sagsbehandling i øvrigt. Det samme gælder interne dokumenter, der foreligger i endelig form.

Det er intentionen, at der med hjemmel i forvaltningslovens § 1, stk. 3, vil blive fastsat nærmere regler om Sund og Bælt Holding A/S' opbevaring af dokumenter m.v i henhold til selskabets opgaver efter dette lovforslag. Det følger af forvaltningslovens § 1, stk. 3, at vedkommende minister efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om, at forvaltningsloven helt eller delvis skal gælde for nærmere angivne selskaber, institutioner, foreninger m.v, hvis udgifterne ved deres virksomhed overvejende dækkes af statslige, regionale eller kommunale midler, eller i det omfang de ved eller i henhold til lov har fået tillagt beføjelse til at træffe afgørelser på det offentliges vegne. Vedkommende minister kan herunder fastsætte nærmere regler om opbevaring af dokumenter m.v. og om tavshedspligt.

Det foreslås i *stk. 3*, at EETS- udbyderen afregner de efter *stk. 2* registrerede vejafgifter til Sund og Bælt Holding A/S på de vilkår, der fremgår af den kontrakt, som EETS- udbyderen og Sund og Bælt Holding A/S har indgået. Sund og Bælt Holding A/S og EETS- udbyderen kan udveksle og behandle nødvendige oplysninger, når det er nødvendigt for beregning, opkrævning og afregning efter denne lov. Sund og Bælt Holding A/S afregner senest den 20. i måneden efter den måned, hvor den

afgiftspligtige kørsel blev registreret, vejafgiften til Skatteforvaltningen. Inden for samme frist skal Sund og Bælt Holding A/S til Skatteforvaltningen indsende oplysninger om de registrerede afgiftspligtige kørsler, med henblik på at Skatteforvaltningen kan kontrollere, om der er overensstemmelse mellem de registrerede vejafgifter og det afregnede beløb.

Det foreslåede stk. 3, indebærer, at aftalen mellem Sund og Bælt Holding A/S og EETS- udbydere skal regulere de nærmere tekniske og kommercielle forhold, herunder fakturering og afregning beskrevet i EETS-områdeerklæringen, der fastsætter de generelle betingelser for udbydernes adgang til den elektroniske vejafgiftstjeneste i Danmark. Sund og Bælt Holding A/S har i den forbindelse pligt til at ligebehandle alle EETS- udbydere.

I aftalen vil det dermed skulle fremgå, hvordan den løbende afregning af de opkrævede afgifter skal reguleres mellem Sund og Bælt Holding A/S og EETS- udbyderen, og hvornår EETS-udbyderen skal sende kørselsdata om registreret kørsel for deres brugere til Sund og Bælt Holding A/S, som skal anvendes til Sund og Bælt Holding A/S' beregning af størrelsen af den enkelte afgift. Det er således Sund og Bælt Holding A/S, der på baggrund af de modtagne kørselsdata fra EETS-udbyderen beregner afgiften, hvorimod det som anført ovenfor er EETS-udbyderen, der opkræver denne.

Sund og Bælt Holding A/S, har som vejafgiftsopkræver pligt til efter EETS-direktivets artikel 15, nr. 1 at udforme og vedligeholde en såkaldt EETS-områdeerklæring, der fastsætter de generelle betingelser for EETS-udbydernes adgang til den elektroniske vejafgiftstjeneste i Danmark. EETS-områdeerklæringen skal indeholde de minimumsbetingelser, som Europa-Kommissionen (Kommissionen) har fastsat i gennemførelsesforordning C (2019) 9080, bilag II.

Hvis Sund og Bælt Holding A/S ikke betaler til det angivne tidspunkt, kan inddrivelse af et beløb, der svarer til det afgiftspligtige beløb komme på tale, jf. § 2, stk. 3, i gældsinddrivelsesloven. Inddrivelsen vil i givet fald skulle rettes mod Sund og Bælt Holding A/S, da denne lov regulerer skyldforholdet mellem Sund og Bælt Holding A/S og Skatteforvaltningen.

Skyldforholdet mellem Sund og Bælt Holding A/S og udbyderen er derimod ikke reguleret af denne lov, og det samme gælder skyldforholdet mellem EETS- udbyderen og den afgiftspligtige.

Det foreslås i *stk. 4*, at Sund og Bælt Holding A/S fører kontrol med, at reglerne om afgiftspligt efter denne lov overholdes. Kontrollen foretages digitalt, hvorfor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse).

Sund og Bælt Holding A/S vil med andre ord føre kontrol med, at de afgiftspligtige efter § 3 betaler afgift svarende til den gennemførte kørsel på det afgiftsbelagte vejnet. Sund og Bælt Holding A/S vil foretage kontrollen digitalt, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse).

Ved henlæggelse af kontrolopgaven til Sund og Bælt Holding A/S ved lov vil Skatteministeriet ikke have pligt til at sætte opgaven med kontrol i udbud. Derimod vil Sund og Bælt Holding A/S skulle iagttage udbudsreguleringen, eksempelvis når de indkøber det nødvendige kameraudstyr i forhold til at foretage nummerpladescanning.

Den foreslåede bestemmelse vedrørende kontrol indebærer, at det er Sund og Bælt Holding A/S, der varetager opgaven med indsamling af data til brug for Færdselsstyrelsens del af håndhævelsen af vejafgiftsordningen.

Kontrollen udføres gennem 6 faste kontrolpunkter opsat på trafikknudepunkter.

Hertil kommer 6-12 fleksible kontrolenheder, som vil være biler med teknisk udstyr. Disse kontrolenheder vil flyttes rundt for på den måde at skabe en uforudsigelighed i kontroltrykket med hensyn til, hvor der vil kontrolleres. Hver bil vil indeholde udstyr, der muliggør kontrol tre uafhængige steder, så der opnås kontrol fra 18-36 uafhængige fleksible kontrolpunkter, når der udvides til stort vejnet.

Både de faste og de fleksible kontrolpunkter vil kunne samle relevant digital information om alle køretøjer, der passerer, samt genkende køretøjets nummerplade. Dette gælder, uanset om der er tale om køretøjer,

hvor der er tilknyttet køretøjsudstyr, jf. den foreslåede § 7, eller hvor der er købt en rutebillet, jf. den foreslåede § 8.

Dette vil foregå ved at kombinere tre teknologier: (1) teknologi til klassificering af køretøjstype, som kan afgøre størrelse og dermed køretøjstype: (2) dsrc-scannere (Digital Short Range Communication), som afgør, om køretøjet kører med køretøjsudstyr (3) samt ANPG (Automatisk nummerpladenkendelse)

Ved at kombinere ovenstående teknologier vil systemet afgøre for det første, om et konkret køretøj er omfattet af afgiftspligten eller ej.

Derudover vil kontrolenheden afgøre, om der er køretøjsudstyr i køretøjet, eller om der på forhånd er købt en rutebillet.

Hvis der hverken er tilknyttet køretøjsudstyr i køretøjet, eller før kørslen er registreret en rute og købt en rutebillet, der eventuelt inden for 48 timer, jf. den foreslåede § 8, stk. 5, er korrigeret svarende til den faktisk tilbagelagte rute, vil Sund og Bælt Holding A/S efter identifikation ved hjælp af nummerpladenkendelse oversende oplysning herom til Færdselsstyrelsen med henblik på eventuel udstedelse af et administrativt bødeforelæg, jf. pkt. 3.1..6.2. om administrative bødeforelæg.

Det foreslås i *stk. 5*, at forvaltningsloven og skatteforvaltningslovens § 17, stk. 1, skal gælde for Sund og Bælt Holding A/S' varetagelse af opgaver efter denne lov. Forvaltningslovens § 19 om partshøring vil dog ikke finde anvendelse ved de afgørelser om afgiftsopkrævning, som selskabet træffer efter § 6, stk. 1 og 2.

Det følger modsætningsvist heraf, at skatteforvaltningslovens øvrige regler ikke vil finde anvendelse. Det er ikke Skatteministeriet som ved de øvrige danske afgiftslove, der vil beregne og opkræve afgifter efter denne lov, og det vil heller ikke være Skatteministeriet, der fører kontrol med lovens overholdelse eller forestår lovens håndhævelse.

Det vil være Transportministeriet eller myndigheder herunder samt Sund og Bælt Holding A/S, der med enkelte undtagelser vil udføre myndighedsopgaverne efter denne lov, og det er derfor være

forvaltningsloven fremfor skatteforvaltningsloven, som ikke i øvrigt regulerer udførelsen af Transportministeriets myndighedsopgaver, der vil finde anvendelse. Forvaltningsloven vil få virkning for Sund og Bælt Holding A/S' varetagelse af opgaver efter dette lovforslag efter den foreslåede § 6, stk. 5.

For at sikre tilnærmelsesvist de samme retsgarantier for de virksomheder og borgere, hvis afgiftssag f.eks. behandles i forbindelse med eventuel udstedelse af et administrativt bødeforelæg, finder skatteforvaltningslovens § 17, stk. 1, om den skærpede tavshedspligt dog anvendelse i forbindelse med opkrævning af afgifter. Bestemmelsen indebærer, at skattemyndighederne under ansvar efter straffelovens §§ 152, 152 a og §§ 152 c -152 f har ubetinget tavshedspligt over for uvedkommende med hensyn til oplysninger om en fysisk eller en juridisk persons økonomiske, erhvervsmæssige eller privatlivet tilhørende forhold, som de under varetagelsen af deres arbejde bliver bekendt med.

Den skærpede tavshedspligt vil således også gælde for Sund og Bælt Holding A/S' personale, hvis de er beskæftiget med de myndighedsopgaver, der vedrører opkrævning af vejafgift.

Det følger af forvaltningslovens § 19, at kan en part ikke antages at være bekendt med, at myndigheden er i besiddelse af bestemte oplysninger om en sags faktiske grundlag eller eksterne faglige vurderinger, må der ikke træffes afgørelse, før myndigheden har gjort parten bekendt med oplysningerne eller vurderingerne og givet denne lejlighed til at fremkomme med en udtalelse. Det gælder dog kun, hvis oplysningerne eller vurderingerne er til ugunst for den pågældende part og er af væsentlig betydning for sagens afgørelse. Myndigheden kan fastsætte en frist for afgivelsen af den nævnte udtalelse.

Forvaltningslovens § 19 om partshøring vil dog finde ikke anvendelse ved de afgørelser om afgiftsopkrævning, som Sund og Bælt Holding A/S træffer efter de foreslåede § 6, stk. 1 og 2.

Det betyder, at der ikke vil være pligt til at foretage partshøring af ejeren eller brugeren, i forbindelse med, at der sker opkrævning eller i forbindelse

UDKAST

med, at sagen oversendes til Færdselsstyrelsen med henblik på eventuel udstedelse af administrativt bødeforelæg.

Det skyldes, at der må forventes et betydeligt antal opkrævninger af vejafgifter og oversendelse af sager til Færdselsstyrelsen dagligt, og at der således vil være et behov for at aflaste Sund og Bælt Holding A/S for den hermed forbundne administration.

Reglerne om partshøring vil dog finde anvendelse i de tilfælde, hvor Sund og Bælt Holding A/S træffer afgørelse om at fastholde den oprindelige afgørelse om en opkrævet vejafgift i forbindelse med en klage, og sagen af den årsag indbringes af den afgiftspligtige for Transportministeren jf. proceduren i de foreslåede §§ 12-14.

De opgaver, som Sund og Bælt Holding A/S får hjemmel til at udøve efter denne lov, udgør myndighedsopgaver, herunder at træffe forvaltningsretlige afgørelser om afgiftsopkrævning, hvorfor det netop foreslås, at den del af selskabets virksomhed, som er forbundet med opgaven som Sund og Bælt Holding A/S, skal være omfattet af forvaltningsloven. Hermed sikres det, at den forvaltning, som selskabet udøver, sker inden for de rammer, der følger af de almindelige forvaltningsretlige regler, herunder principper om ligebehandling og saglighed.

Det følger af forvaltningslovens § 1, stk. 1 og 2, at forvaltningsloven gælder for alle dele af den offentlige forvaltning og for al virksomhed, der udøves af selvejende institutioner, foreninger, fonde m.v., der er oprettet ved lov eller i henhold til lov, eller oprettet på privatretligt grundlag, og som udøver offentlig virksomhed af mere omfattende karakter og er undergivet intensiv offentlig regulering, intensivt offentlig tilsyn og intensiv offentlig kontrol. Forvaltningslovens § 1, stk. 2, omfatter ikke organer, der er oprettet ved det offentliges foranstaltning, hvis organet er organiseret i selskabsform. Det gælder, uanset karakteren af organets virksomhed, og uanset om organet er 100 pct. ejet af det offentlige. Sund og Bælt Holding A/S er derfor som et offentligt ejet aktieselskab ikke omfattet af forvaltningslovens bestemmelser.

UDKAST

Det foreslås i *stk.* 6, at skatteministeren efter forhandling med transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udveksling af oplysninger om afgiftspligtige personer og afgiftspligtige køretøjer mellem Sund og Bælt Holding A/S og Færdselsstyrelsen og behandling af disse oplysninger i henhold til denne lov.

Med den foreslåede bestemmelse er det hensigten at fastsætte nærmere regler ved bekendtgørelse om Sund og Bælt Holding A/S' mulighed for at udveksle data med Færdselsstyrelsen og behandle disse data. Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at skatteministeren efter forhandling med transportministeren kan fastsætte regler om, at Sund og Bælt Holding A/S kan forberede administrative bødeforelæg, som sendes af Færdselsstyrelsen med digital post til de berørte, hvor dette er muligt. Hvis digital post ikke er muligt sendes bødeforelægget med fysisk post.

Med denne hjemmel forventes blandt andet fastsat regler ved en bekendtgørelse om, at Færdselsstyrelsen skal kunne modtage og behandle oplysninger fra Sund og Bælt Holding A/S. Det gælder f.eks. oplysninger om observationer af køretøjer, der ikke overholder reglerne, og deres ejerforhold m.v.

Der vil være behov for udveksling af personoplysninger i de tilfælde, hvor det kan komme på tale at udstede et administrativt bødeforelæg, og hvor Sund og Bælt Holding A/S skal oversende en sag til Færdselsstyrelsen. De personoplysninger, der vil indgå en sag til Færdselsstyrelsen er oplysninger om navn, adresse, cpr- eller cvr- eller akr-nummer, sløret billede og nummerplade af køretøjet, der er benyttet uden afgiftsbetaling. Det bemærkes, at Sund og Bælt Holding A/S og Færdselsstyrelsen hver især er ansvarlige for deres egne behandlinger, der anvendes til egne formål.

Det er hensigten, at lov om Sund og Bælt Holding A/S udvides, så Sund og Bælt Holding A/S kan videregive personoplysninger, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af kontrolmyndighedens opgaver.

Færdselsstyrelsen vil varetage opgaven med bødeforelæg for ordningen. Det betyder, at det vil være Færdselsstyrelsen, der har ansvaret for at

vurdere, godkende og udstede de administrative bødeforelæg. Sund og Bælt Holding A/S vil i samarbejde med deres leverandør udvikle et system, der integreres direkte i Færdselsstyrelsens journaliseringssystem.

Det bemærkes, at de personoplysninger, der benyttes til at vurdere om der kan udstedes administrativt bødeforelæg, ikke vil opbevares længere end nødvendigt i Sund og Bælt Holding A/S' systemer for at kunne konstatere, om køretøjet kører uberettiget på det afgiftspålagte vejnet. Det bemærkes i denne sammenhæng, at der ikke udstedes bøder efter gentagelsestilfælde, for at undgå opbevaring af personoplysninger i Sund og Bælt Holding A/S' systemer længere end nødvendigt.

Idet videregivelsen af personoplysninger til Færdselsstyrelsen sker med henblik på eventuel udstedelse af et administrativt bødeforelæg angår behandlingen strafbare forhold. Behandlingen vil derfor være omfattet af kravet i databeskyttelsesforordningens artikel 10 og databeskyttelseslovens § 8.

De snævre betingelser for privates behandling af oplysninger om strafbare forhold, vil med den foreslåede ordning for Sund og Bælt Holding A/S' videregivelse af billedoptagelser i sløret format om formodede gerningspersoner antages at være inden for rammerne af forordningens artikel 10, 1. pkt., sidste led.

Det foreslås i *stk. 7*, at skatteministeren efter forhandling med transportministeren kan fastsætte regler for Sund og Bælt Holding A/S om opgavevaretagelsen, herunder om regnskabsaflæggelse, godkendelse af kontrolstrategi og udveksling og behandling af data i henhold til denne lov.

Med bemyndigelsesbestemmelsen om udveksling og behandling af data vil skatteministeren efter forhandling med transportministeren kunne pålægge Sund og Bælt Holding A/S at videregive data fra vejafgiftsordningen til andre parter. Formålet med at pålægge selskabet at videregive data fra vejafgiftsordningen er, at der vurderes at være tale om data med en klar samfundsmæssig værdi til brug for videnskabelige, planlægningsmæssige og statistiske formål herunder også til brug for administrativ effektivisering af dataindsamling i forhold til erhvervsstatistik, som Danmark er pålagt gennem EU.

Bemyndigelsesbestemmelsen begrænser ikke skatteministeren til at pålægge Sund og Bælt Holding A/S at udveksle data med offentlige myndigheder. Det er dog hensigten, at private primært skal afsøge en udtømmning af mulighederne for at få dækket deres ønsker om data fra vejafgiftsordningen gennem aftaler med de offentlige myndigheder, som har eller får adgang til data.

Det er forventningen, at skatteministeren efter forhandling med transportministeren vil anvende bemyndigelsen til blandt andet at udpege Danmarks Statistik og Vejdirektoratet under Transportministeriet som de offentlige myndigheder, som Sund og Bælt Holding A/S skal videregive data til fra ordningens ikrafttrædelse.

En udnyttelse af bemyndigelsen giver mulighed for, at Danmarks Statistik kan indhente og anvende personoplysninger indsamlet af Sund og Bælt Holding A/S til erstatning af oplysninger, som Danmarks Statistik ellers skulle indsamle direkte fra øvrige virksomheder samt til kvalitetsforbedring af den officielle statistik og til skabelse af ny samfundsnyttig viden. Det bemærkes i den forbindelse, at databeskyttelsesforordningen artikel 5, stk. 1, litra b, indeholder de relevante bestemmelser, der muliggør udveksling af personoplysninger til statistiske og videnskabelige formål uanset det oprindelige formål med indsamling af data.

Danmarks Statistik har også mulighed for at stille data til rådighed for autoriserede forskningsmiljøer. Det sker gennem et velafprøvet sikkert miljø, som allerede i dag bruges bredt i forskermiljøet til pseudonymiserede mikrodata på eksempelvis sundhedsområdet, elmålerdata og mange andre områder. Danmarks Statistik har dokumenteret sikker infrastruktur og processer til at servicere forskermiljøet med mulighed for at berige data fra andre af Danmarks Statistiks registre.

Danmarks Statistik er i sin anvendelse og behandling af data underlagt Lov om Danmarks Statistik, EU Parlamentets og Rådets Forordning (EF) nr. 223/2009 af 11. marts 2009 om europæiske statistikker og databeskyttelsesforordningen. Data skal behandles fortroligt og må alene anvendes til statistiske og videnskabelige formål.

Vejdirektoratet under Transportministeriet er ansvarlig for planlægning, anlæg og drift af statsvejene med fokus på at både personer og gods skal kunne komme nemt og sikkert frem. For blandt andet at kunne give aktuel trafikinformation, sikre en effektiv planlægning og identificere tiltag, der kan fremme den grønne omstilling, overvåger Vejdirektoratet trafikken på vejene, både i realtid og historisk. Vejdirektoratet indsamler, kvalitetssikrer og opbevarer således allerede i dag en del trafikdata, herunder også persondata knyttet til uheldsstatistikken. Adgangen til detaljerede data i en høj kvalitet, herunder data for enkelte ture, kørsler eller personer i uheld, er generelt en afgørende forudsætning for at kunne identificere problemstillinger knyttet til udviklingen i transporten, udvikle grundlaget for vurdering af fremtidens vejnet samt betjene Folketinget med relevante analyser.

Trafikdata fra vejafgiftssystemet vil være en uvurderlig kilde til at forbedre statistik og analysegrundlag for erhvervslivets transporter. Det er et område, hvor data i dag er mangelfulde. Data vil bl.a. kunne anvendes til vurdering af trafikmønstre, trafikmængder, betydningen af international trafik på danske veje, køretøjsstørrelser, samt hastigheder, og trængsel. Data vil især udgøre en væsentlig forbedring af grundlaget for vurdering af erhvervslivets samlede transportbehov, således at det kan medtages i beslutningsgrundlaget for udbygningen af vejnettet.

Til § 7

Det foreslås i *stk. 1*, at vejafgift opkræves elektronisk, hvis der til det afgiftspligtige køretøj er tilknyttet køretøjsudstyr på baggrund af en indgået kontrakt mellem en fysisk eller juridisk person (EETS-bruger) og en EETS-udbyder af køretøjsudstyret, der har indgået aftale med Sund og Bælt Holding A/S. Den afgiftspligtige ejer, jf. den foreslåede § 3, har pligt til at sørge for, at køretøjsudstyret er aktiveret under kørsel i Danmark. Hvis der er registreret en afgiftspligtig bruger, jf. den foreslåede § 3, af køretøjet, har brugeren dog pligten.

Ved køretøjsudstyr i dette lovforslag forstås et komplet sæt hardware- og softwarekomponenter, der anvendes som en del af vejafgiftstjenesten, og som installeres eller medbringes i køretøjet med henblik på indsamling, lagring, behandling og fjernmodtagelse/-overførsel af data, enten som en enkelt anordning eller som et integreret system i køretøjet, jf. artikel 2, nr.

11, i EETS-direktivet. Hvis der til det afgiftspligtige køretøj er tilknyttet køretøjsudstyr, der er funktionelt og aktiveret under kørslen, vil vejafgiften blive opkrævet automatisk. Sådant køretøjsudstyr benyttes allerede i en række medlemsstater heriblandt Tyskland.

Køretøjsudstyr fungerer ved, at køretøjets gnss-positioner logges under kørsel og sendes til vejafgiftstjenesten og videre til Sund og Bælt Holding A/S. Gnss er en betegnelse for et netværk af navigationssatellitter, der har global dækning. Navigationssatellitter er dem, som anvendes for at finde en given position. Køretøjets gnss-positioner matches til vejnettet på et digitalt kort ud fra informationer om køretøjet f.eks. kørselsretning og -hastighed for at få tegnet den mest sandsynlige tur på det digitale kort.

Det foreslås som *stk. 2*, at afgiften beregnes af Sund og Bælt Holding A/S ud fra de kørselsdata, der indsamles under kørslen gennem køretøjsudstyret.

Hvis der er tilknyttet køretøjsudstyr til et afgiftspligtigt køretøj, beregnes afgiften af Sund og Bælt Holding A/S ud fra de kørselsdata, der er indsamlet under kørslen gennem køretøjsudstyret, hvis køretøjsudstyret har været aktiveret under kørsel på vejnettet i Danmark.

Til § 8

Det foreslås i *stk. 1*, at ved kørsel med et afgiftspligtigt køretøj, hvor der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr, jf. den foreslåede § 7, eller hvor køretøjsudstyret er uvirksomt, skal afgiftsbetaling ske ved, at den afgiftspligtige, jf. den foreslåede § 3, køber en elektronisk rutebillet, inden kørsel på det afgiftspligtige vejnet påbegyndes. Rutebilletten udbydes af Sund og Bælt Holding A/S.

Rutebilletten vil kunne købes digitalt via en hjemmeside, som Sund og Bælt Holding A/S vil administrere.

Formålet med bestemmelsen er at sikre en metode, der kan anvendes til betaling af vejafgift i de tilfælde, hvor et afgiftspligtigt køretøj ikke har tilknyttet køretøjsudstyr i overensstemmelse med den foreslåede § 7. Den afgiftspligtige, jf. den foreslåede § 3, har derfor også pligt til at købe en

UDKAST

såkaldt rutebillet, hvis det afgiftspligtige køretøj ikke har tilknyttet køretøjsudstyr.

Køb af en rutebillet udgør betaling af afgiften. I modsætning til ved anvendelse af køretøjsudstyr betales afgiften, inden kørslen på det afgiftspligtige vejnet gennemføres. Afgiften beregnes på baggrund af de oplysninger, som angives i forbindelse med købet, jf. den foreslåede stk. 3.

Det foreslås i *stk. 2*, at betaling for rutebilletten udgør betaling for gennemkørsel af én angivet rute på den afgiftsbelagte vejstrækning i et afgiftspligtigt køretøj, jf. § 1, inden for en på rutebilletten angivet gyldighedsperiode.

De afgiftsbelagte vejstrækninger i den angivne rute vil fremgå ved køb af rutebilletten.

Det vil således ifølge den foreslåede bestemmelse skulle angives hvilken rute som forventes gennemkørt med det afgiftspligtige køretøj. Ruten vil herefter skulle gennemføres indenfor den gyldighedsperiode der vil fremgå af rutebilletten ved køb. Afgiften beregnes og opkræves svarende til disse oplysninger, jf. *stk. 3*. Sund og Bælt Holding A/S vil således i den forbindelse beregne antallet af vejsegmenter, der vil blive gennemkørt i forbindelse med den angivne rute, og udregner på den baggrund og efter de satser, der fremgår af den foreslåede § 5, afgiften. Afgiften vil være den samme, uanset om der anvendes køretøjsudstyr eller rutebillet.

Bestemmelsen skal sikre, at det ved en kontrol af, om vejafgiftsordningen overholdes, kan konstateres, at en afgiftspligtig, jf. den foreslåede § 3, der ikke har et funktionelt og aktiveret køretøjsudstyr tilknyttet det afgiftspligtige køretøj, har sørget for at betale den afgift, som skal betales for at gennemføre et afgiftspligtigt vejnet i et afgiftspligtigt køretøj.

Det foreslåede *stk. 2* indebærer, at den afgiftspligtige i forbindelse med køb af rutebilletten skal angive et starttidspunkt. Sund og Bælt Holding A/S angiver et sluttidspunkt for den afgiftspligtige kørsel som maksimalt kan ligge 24 timer efter starttidspunktet. Det maksimale tidsrum på 24 timer er fastsat ud fra en vurdering af, at de fleste planlagte godskørsler vil kunne gennemføres inden for dette tidsrum, når der henses til Danmarks

geografiske udstrækning. Sund og Bælt Holding A/S kan angive et sluttidspunkt for den afgiftspligtige kørsel der er kortere end 24 timer efter starttidspunkt, hvis der f.eks. kun er tale om en kort tur. Hvis en tur mod forventning ikke kan gennemføres indenfor 24 timer eller den kortere tid, som er fastsat, kan der købes en ny rutebillet for den resterende strækning.

Eksempel: Et afgiftspligtigt køretøj skal køre fra den dansk-tyske grænse i Padborg kl. 07.00 den 25. juni 2025. Første stop på ruten er en adresse i Fredericia, næste stop er en adresse i Odense, og sidste stop på ruten er en adresse i København.

I forbindelse med det elektroniske køb af rutebilletten, der kan ske på et hvilket som helst tidspunkt før turen, kan ejeren/brugeren m.fl. på baggrund af et udvalg af ruteforslag, der fremkommer på hjemmesiden efter indtastning af de oplysninger, der er oplistet i stk. 3, vælge den rute, som ønskes benyttet fra Padborg til Fredericia, fra Fredericia til Odense osv.

Hvis turens begyndelse angives til at begynde kl. 07.00 den 25. juni 2025, vil turen skulle være afsluttet senest kl. 07.00 den 26. juni 2025, hvis det er denne gyldighedsperiode, der er angivet på rutebilletten.

Hvis der opstår forsinkelse undervejs f.eks. på grund af kødannelse, vejarbejde, sygdom hos chaufføren m.v., og dette medfører, at den planlagte tur ikke kan gennemføres inden for billettens gyldighedsperiode, skal dette angives elektronisk på den hjemmeside, hvor købet er foretaget. Dette skal ske inden 48 timer efter udløbet af rutebillettens gyldighedsperiode, jf. stk. 5.

I disse tilfælde fastsættes ikke en ny gyldighedsperiode for rutebilletten, men det skal angives i forbindelse med efterreguleringen efter stk. 5, at det ikke har været muligt at gennemføre turen inden for gyldighedsperioden. Denne oplysning kan anvendes i forbindelse med vurderingen af, om reglerne er overtrådt, og om der skal udstedes et administrativt bødeforelæg, eller om sagen skal oversendes til politiet.

Fastsættelse af en gyldighedsperiode for rutebilletten har ligeledes den betydning, at der kan fastsættes et tidsrum, der begynder ved

gyldighedsperiodens afslutning, og som er det tidsrum, hvor ejeren eller brugeren skal foretage efterregulering, jf. stk. 5.

Det foreslås i *stk. 3*, at der ved køb af en rutebillet skal oplyses 1) fornavn, efternavn, e-mail, telefonnummer og eventuelt bopælsadresse på den afgiftspligtige person, jf. den foreslåede § 3, 2) oplysninger vedrørende dansk og udenlandsk registrerede køretøjer, som disse fremgår af køretøjets registreringsattest, om nationalitetsmærke, køretøjets identifikationsnummer, registreringsnummer, tilladt totalvægt og CO₂-emmissionsklasse, 3) et begyndelsestidspunkt for kørsel på det afgiftspligtige vejnet (gyldighedsperiodens begyndelse), 4) den planlagte rute på afgiftspligtigt vejnet og e) oplysninger om betaling.

De oplyste oplysninger vil være nødvendige at indhente med henblik på, at der kan genereres en korrekt rutebillet med angivelse af den korrekte afgift, der samtidig opkræves. Dette sker for at undgå uberettiget kørsel på det afgiftspligtige vejnet.

Vejafgiften vil således opkræves på grundlag af en afgiftssats fastsat efter køretøjets registrerede tilladte totalvægt og på baggrund af øvrige køredata.

Det foreslås i *stk. 4*, at der kan foretages ændring i de i *stk. 3* nævnte oplysninger indtil gyldighedsperiodens begyndelsestidspunkt, jf. dog *stk. 5*. Inden for samme frist kan rutebilletten annulleres.

Denne bestemmelse skal tage højde for de ændringer af planer hos f.eks. vognmændene, der pludselig kan opstå i forbindelse med, at køreturene planlægges og gennemføres m.v.

Det foreslås i *stk. 5*, at senest 48 timer efter udløbet af rutebillettens gyldighedsperiode skal den på forhånd oplyste forventede rute mellem start og slutpunkt, jf. *stk. 3*, nr. 4, ændres til den faktiske rute, hvis der er forskel. Pligten til at gøre dette påhviler den afgiftspligtige, jf. den foreslåede § 3.

Bestemmelsen tager højde for, at den forventede rute, der er angivet i forbindelse med købet af rutebilletten, kan ændre sig efter købet. Det kan

skyldes, at chaufføren kører forkert, ændrede planer for levering af gods, vejomlægning, kødannelse m.v. For at sikre, at der beregnes og betales en afgift, der svarer til kørsel på det afgiftspligtige vejnet, er der derfor behov for at pålægge den afgiftspligtige, jf. § 3, en pligt til at foretage en efterregulering. Efterreguleringen foretages på samme måde som købet af rutebilletten på Sund og Bælt Holding A/S' hjemmeside.

I tilfælde af, at det pågældende afgiftspligtige køretøj udsættes for kontrol under kørslen, vil f.eks. fotografiet af det afgiftspligtige køretøj på en given lokation på en del af det afgiftspligtige vejnet blive holdt op mod den rutebillet, som eventuelt er efterreguleret og ikke de kørselsdata, der ligger til grund for den oprindeligt udstedte rutebillet.

Det indebærer også, at der i ingen tilfælde vil kunne udstedes f.eks. et administrativt bødeforelæg for overtrædelse af vejafgiftsordningen, før der er forløbet mindst 24 timer efter gyldighedsperiodens udløb.

Det foreslås i *stk. 6*, at der ved en ændring af ruten efter *stk. 4* eller *5*, sker efterbetaling af for lidt indbetalt afgift eller tilbagebetaling af for meget indbetalt afgift. Sund og Bælt Holding A/S kan modregne eventuelle krav på efterbetaling i krav på tilbagebetaling.

Bestemmelsen indebærer, at ændres en rute efter *stk. 4* eller *5*, sker der efter efteropkrævning af for lidt indbetalt afgift eller refusion af for meget indbetalt afgift. Sund og Bælt Holding A/S kan desuden modregne eventuelle restancer i for meget opkrævet afgift efter denne lov.

Det foreslås i *stk. 7*, at ved manglende angivelse af køretøjets tilladte totalvægt og CO₂-emissionsklasse i forbindelse med køb af rutebillet, kategoriseres det afgiftspligtige køretøj under den tungeste vægtklasse og CO₂-emissionsklasse 1, jf. § 5.

Bestemmelsen indebærer, at hvis der mangler informationer om køretøjet i forbindelse med køb af rutebilletten, vil afgiften for køretøjet blive fastsat til den højeste sats, dvs. ud fra den tungeste vægtklasse og CO₂-emissionsklasse 1. Hvis der i forbindelse med købt af rutebilletten er oplysninger om køretøjets tilladte totalvægt, men ikke oplyst nogen CO₂-

emissionsklasse vil afgiften blive fastsat ud fra den pågældende vægtklasse og CO₂-emissionsklasse 1.

Det foreslås i *stk. 8*, at skatteministeren efter forhandling med transportministeren kan fastsætte nærmere regler om den konkrete betaling af rutebilletter, ændring af en rute, gyldighedsperiode samt efterbetaling og tilbagebetaling.

Til § 9

Det foreslås i *stk. 1*, at ved køb af en rutebillet, jf. den foreslåede § 8, beregner Sund og Bælt Holding A/S afgiften på grundlag af den angivne kørsel på de afgiftspligtige vejsegmenter, jf. den foreslåede § 2, udregnet efter satserne i den foreslåede § 5.

Ved køb af rutebillet vil Sund og Bælt Holding A/S beregne den afgift, der skal betales. Dette vil ske på baggrund af de oplysninger, som er oplyst i medfør af den foreslåede § 8, stk. 3 og 5, i forbindelse med købet. Det er således ikke muligt at beregne afgiften digitalt, som det sker, hvis der til det afgiftspligtige køretøj er tilknyttet køretøjsudstyr, jf. § 7.

Afgiften beregnes, som det er tilfældet ved benyttelse af køretøjsudstyr, ved at tage udgangspunkt i den samlede længde af de vejsegmenter, som det afgiftspligtige køretøj ifølge den angivne forventede rute har kørt ind på. Desuden sker beregningen ud fra de satser, der fremgår af den foreslåede § 5.

Det foreslås i *stk. 2*, at betalingen for købet af rutebillet sker samtidig med købet.

Bestemmelsen indebærer, at rutebilletten betales i forbindelse med, at den købes, så der ikke sker en uberettiget kørsel på det afgiftsbelagte vejnet.

Til § 10

Det foreslås i § 10, at ved opkrævning af beløb efter bestemmelserne i denne lov finder opkrævningslovens §§ 6 og 7 om gebyr og rente ved forsinket betaling anvendelse.

Bestemmelsen indebærer, at der kan opkræves gebyr fra Sund og Bælt Holding A/S, hvis der ikke sker indbetaling af afgifter inden den 20. i måneden, jf. § 6, stk. 1 og stk. 3. Manglende rettidig indbetaling af afgift indebærer således, at der kan opkræves et gebyr på 65 kr., jf. § 6 i opkrævningsloven.

Bestemmelsen indebærer endvidere, at hvis afgiften opkrævet i forbindelse med anvendelse af køretøjsudstyr ikke betales rettidigt af Sund og Bælt Holding A/S, dvs. i overensstemmelse med de frister, der er fastsat i medfør af § 6, stk. 1 og stk. 3, eller hvis der er ydet henstand med betalingen, skal der betales en månedlig rente, som fastsættes efter reglerne i opkrævningslovens § 7, stk. 2 med tillæg af 0,7 procentpoint regnet fra den seneste rettidige betalingsdag for beløbet, og frem til beløbet betales. Renten beregnes dagligt, jf. opkrævningslovens § 7, stk. 1.

Dette gælder, uanset om debitor er en fysisk eller juridisk person.

Den foreslåede bestemmelse finder ikke anvendelse i de tilfælde, hvor der i forbindelse med den afgiftspligtige kørsel hverken er anvendt et funktionelt og aktiveret køretøjsudstyr eller en retmæssig rutebillet. Det skyldes, at der i disse tilfælde ikke vil blive opkrævet en afgift, fordi omfanget af den afgiftspligtige kørsel ikke kan fastsættes.

I disse tilfælde kan det i stedet for komme på tale for Færdselsstyrelsen at udstede et administrativt bødeforelæg.

Til § 11

Det foreslås i *stk. 1*, at afgørelse om opkrævning og ansættelse af afgift efter denne lov eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, kan indbringes for transportministeren.

Det er ud fra retssikkerhedsmæssige hensyn væsentligt, at de afgiftspligtige efter denne lov kan få prøvet, om de afgifter, som opkræves, er opkrævet korrekt efter denne lov og øvrig lovgivning, som gælder for de administrerende enheder. Der vil være tale om adgang til fuld prøvelse af sagerne, dvs. såvel materielle spørgsmål efter denne lov som øvrige retlige spørgsmål kan påklages. Det er hensigten, at beføjelsen til at varetage opgaven som klagemyndighed over afgørelser om ansættelse af afgifter

efter loven skal delegeres til en styrelse under transportministeren. Det bemærkes i den forbindelse, at transportministeren efter den foreslåede § 13, stk. 2, kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til efter den foreslåede stk. 1, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

Det foreslås i *stk. 2*, at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt.

Med bestemmelsen sikres et grundlag for, at de administrerende enheder kan prioritere sagsbehandlingen til aktuelle afgiftsopkrævninger. Bestemmelsen indebærer, at Sund og Bælt Holding A/S kan afvise at realitetsbehandle en klage, hvis klagen ikke overholder 4 ugers-fristen.

Det foreslås i *stk. 3*, at kan transportministeren fastsætte nærmere regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet efter denne lov eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven.

Den foreslåede bemyndigelse tilvejebringer et grundlag for, at transportministeren ved bekendtgørelse kan fastsætte mere præcise krav til klageproceduren, herunder dokumentationskrav m.v.

Til § 12

Det foreslås i *stk. 1*, at klage til transportministeren skal indgives skriftligt til Sund og Bælt Holding A/S.

Det foreslåede indebærer, at klager vil skulle indgives til Sund og Bælt Holding A/S.

Det er hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S i deres samarbejdsaftale med EETS-udbydere, vil aftale at EETS-brugere kontakter deres EETS-udbydere med henblik på afklaring af evt. tekniske forhold ved køretøjsudstyret, inden der klages over afgiften, i overensstemmelse med deres kundeaftale. Det betyder, at den afgiftspligtige, som har fået opkrævet sin vejafgift via en EETS-udbyder, først vil skulle kontakte sin EETS-udbyder med henblik på at få afklaret, om en given afgift er opkrævet fejlagtigt på baggrund af forhold hos EETS-udbyderen. Det kunne f.eks. være systemfejl hos EETS-udbyderen eller misforståelser

eller lignende vedrørende den kontrakt, som er indgået mellem udbyderen og kunden, dvs. den afgiftspligtige.

Det er dermed hensigten, at EETS-brugere kontakter deres EETS-udbydere, hvis der er tekniske forhold, der skal afklares inden, der evt. klages over afgiftsopkrævningen.

Klager om opkrævning og ansættelse af afgift vil skulle indgives til Sund og Bælt Holding A/S. EETS-brugere vil ikke kunne blive afskåret fra muligheden for at klage direkte til Sund og Bælt Holding A/S, hvis de ikke har kontaktet EETS-udbyderen på forhånd.

Det foreslås i *stk. 2*, at Sund og Bælt Holding A/S skal, hvis Sund og Bælt Holding A/S vil fastholde afgørelsen, senest 4 uger efter klagens modtagelse videresende klagen til transportministeren. Klagen skal ved videresendelse være ledsaget af den påklagede afgørelse, eventuelle relevante dokumenter, der er indgået i sagen, og Sund og Bælt Holding A/S' bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter.

Det foreslåede indebærer, at Sund og Bælt Holding A/S videresender de modtagne klager til Transportministeren. Klagen vil være ledsaget af den påklagede afgørelse, eventuelle relevante dokumenter, der er indgået i sagen og en udtalelse fra Sund og Bælt Holding A/S med bemærkninger til sagen.

En klage vil ikke have opsættende virkning.

Til § 13

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet til at udøve de beføjelser, som er tillagt ministeren i denne lov.

Det er hensigten, at transportministeren delegerer sine beføjelser efter loven, herunder f.eks. beføjelsen til at behandle klager, jf. de foreslåede §§ 11-12, til de myndigheder, som har specifikke faglige forudsætninger herfor. Det betyder, at en af styrelserne under transportministeren vil kunne få ansvaret for at varetage opgaver efter loven. Det er hensigten, at

beføjelsen delegeres ved de delegationsbekendtgørelser, som Transportministeriet har for underordnede styrelser.

Med det foreslåede stk. 2, kan transportministeren fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til efter stk. 1, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

Transportministeren vil med den foreslåede bestemmelse have mulighed for at afskære den ulovbestemte klageadgang, som efter den almindelige forvaltningsret åbnes, når en overordnet myndighed delegerer afgørelseskompetence til en underordnet myndighed. I modsat fald ville de afgiftspligtige efter denne lov kunne indbringe sagen for to klageinstanser – først til en styrelse under Transportministeriet og efterfølgende til ministeriet – hvilket ikke er hensigten.

Til § 14

Det foreslås i § 14, at indbringelse af en sag for domstolene vedrørende afgørelser efter loven eller regler, der fastsættes i medfør af loven, skal være anlagt senest 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt klager.

Fristen vil gælde for ethvert søgsmål mod myndighederne, der indebærer en prøvelse af den pågældende afgørelse. Bestemmelsen har til formål at sikre, at der efter en periode ikke kan rejses tvivl om rigtigheden af en afgørelse.

Til § 15

Det foreslås i § 15, at transportministeren fører tilsyn med de dele af vejafgiftsordningen, som varetages af underordnede myndigheder eller selskaber på Transportministeriets område.

Den foreslåede vejafgiftsordning vil i hovedsagen blive administreret i det daglige af styrelser eller selskaber på Transportministeriets område.

Først og fremmest vil det være Sund og Bælt Holding A/S, som er 100 pct. ejet af staten, som i medfør af det foreslåede § 6, stk. 1 og 2, bliver ansvarlig for at varetage opgaven som vejafgiftsopkræver efter denne lov, ligesom selskabet vil få kontrol- og håndhævelsesopgaver.

Transportministeriet fører allerede i dag i medfør af lov om Sund og Bælt Holding A/S et tilsyn med selskabet og de opgaver, som selskabet varetager på vegne af staten. Det indebærer f.eks. afholdelse af kvartalsmøder mellem transportministeren og repræsentanter fra selskabet, hvor aktuelle og væsentlige sager drøftes. Transportministeren har efter lov om Sund og Bælt Holding A/S endvidere mulighed for at afgive konkrete instrukser til selskabet. Det er vurderingen, at denne mangeårige tilsynsordning mellem transportministeren og selskabet er et fuldt ud dækkende grundlag for at føre tilsyn med de opgaver, som selskabet pålægges med denne lov.

Tilsynet med de opgaver, som skal varetages af styrelser under Transportministeriet, f.eks. at udstede administrative bødeforelæg, vil blive omfattet af det almindelige tilsyn, som efter forvaltningsretten består mellem en overordnet og underordnet myndighed. Transportministeren vil således have alle almindelige styringsbeføjelser i forhold til at føre tilsyn med, at styrelserne varetager deres opgaver i overensstemmelse med denne lov og inden for rammerne af anden relevant lovgivning i øvrigt.

Den foreslåede bestemmelse betyder således også, at de dele af vejafgiftsordningen, som ikke varetages af styrelser eller selskaber på Transportministeriets område, vil være underlagt Skatteministeriets tilsyn.

Til § 16

Det foreslås i *stk. 1*, at den der overtræder § 7, stk. 1, eller § 8, stk. 1 eller 5, straffes med bøde, uanset om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 7, stk. 1, at vejafgift opkræves elektronisk, hvis der til det afgiftspligtige køretøj er tilknyttet køretøjsudstyr på baggrund af en indgået kontrakt mellem en fysisk eller juridisk person (EETS-bruger) og en EETS-udbyder af køretøjsudstyret, der har indgået aftale med Sund og Bælt Holding A/S. Den afgiftspligtige ejer, jf. den foreslåede § 3, har pligt til at sørge for, at køretøjsudstyret er aktiveret under kørsel i Danmark. Hvis der er registreret en bruger af køretøjet, jf. den foreslåede § 3, har denne dog pligten.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 8, stk. 1, at ved kørsel med et afgiftspligtigt køretøj, hvor der ikke er tilknyttet køretøjsudstyr, jf. § 7, eller hvor køretøjsudstyret er uvirksomt, skal den afgiftspligtige ejer eller bruger, jf. § 3, sikre, at der købes en elektronisk rute-billet, inden kørsel på det afgiftspligtige vejnet påbegyndes. Rutebilletten udbydes af Sund og Bælt Holding A/S.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 8, stk. 5, at senest 48 timer efter udløbet af rutebillettens gyldighedsperiode skal den på forhånd oplyste forventede rute mellem start- og slutpunkt, jf. stk. 3, nr. 4, ændres til den faktiske rute, hvis der er forskel. Pligten til at gøre dette påhviler den afgiftspligtige, jf. den foreslåede § 3.

Overtrædelse af de nævnte bestemmelser vil kunne straffes, uanset om overtrædelsen ikke vil kunne tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Der er således tale om et objektivt ansvar, der dog er betinget af, at overtrædelsen ikke er begået i forbindelse med f.eks. brugstyveri af køretøjet eller et køretøj, som vedkommende reelt ikke ejer eller har brugsret til, jf. den foreslåede bestemmelse i § 16, stk. 2, og bemærkningerne hertil, jf. nedenfor. For en nærmere beskrivelse af overvejelserne bag at indføre et objektivt ansvar for overtrædelsen henvises til pkt. 3.1.3.6.1 i de almindelige bemærkninger.

Indførelsen af et sådant objektivt ansvar som beskrevet ovenfor for den registrerede ejer eller bruger indebærer, at det ikke skal konstateres, hvem der rent faktisk førte køretøjet på gerningstidspunktet, idet ejeren eller brugeren af køretøjet ifalder ansvar for overtrædelsen.

Hvis den person, der på gerningstidspunktet var registreret i Køretøjsregisteret som ejer eller bruger, kan påvise, at der inden gerningstidspunktet var forsøgt foretaget en ændring af ejer- eller brugerforhold, men at registreringen af systemmæssige årsager eller lignende ikke var gennemført i Køretøjsregisteret på gerningstidspunktet, anses den pågældende imidlertid ikke som ansvarlig.

Et eksempel på en situation, hvor der både kan være registreret en ejer og bruger, er leasingvirksomheder. Leasingvirksomheden vil være registreret som ejer, hvorimod en leasingtager i almindelighed vil opfylde

betingelserne for at skulle registreres som bruger af det leasede køretøj, således at ansvaret for overtrædelser efter den foreslåede ordning vil pålægges leasingtager.

Derimod vil biludlejningsvirksomheder og delebilorganisationer være strafansvarlige for overtrædelser af vejafgiftsordningen begået med lejede køretøjer jf. herved også forslaget til stk. 3 om juridiske personers strafansvar.

Det foreslås, at bødeniveauet bør hæves fra 2.500 kr. til 4.500 kr. pr. overtrædelse, uanset om der er tale om et gentagelsestilfælde eller ej. Dette vurderes at være proportionalt med det foreslåede afgiftsniveau, ligesom det vurderes at kunne sikre en større regelefterlevelse.

Det bemærkes, at der efter de foreslåede regler ikke indtræder gentagelsesvirkning ved yderligere overtrædelser, og at bøden også på den baggrund bør forhøjes til 4.500 kr.

Det foreslås i stk. 2, at overtrædelserne ikke anses for at være begået af den registrerede ejer eller bruger, jf. den foreslåede § 3, hvis en anden ved brugstyveri, berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

I hvert fald hvis køretøjet til politiet var meldt stjålet, da forseelsen blev begået, vil den afgiftspligtige i medfør af stk. 2 ikke skulle pålægges ansvar efter stk. 1. Det vil i øvrigt bero på en konkret vurdering, som i sidste instans foretages af domstolene, hvornår der efter bestemmelsen i stk. 2 vil kunne fritages for ansvar efter stk. 1.

Med udtrykket ”uberettiget besiddelse” sigtes der til brugstyveri m.v. Der sigtes derimod f.eks. ikke til tilfælde, hvor brugen af køretøjet (alene) overtræder rammerne for en aftale om brug. Hvis en chauffør anvender lastbilen i strid med en konkret anvisning eller aftale, vil der således ikke være tale om uberettiget anvendelse i bestemmelsens forstand.

I de nævnte tilfælde vil den person, der har begået brugstyveriet m.v., kunne straffes for overtrædelse af stk. 1, hvis betingelserne herfor i øvrigt er opfyldt.

Det foreslås i *stk. 3*, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Det følger af reglerne i straffelovens 5. kapitel, at bestemmelser om strafansvar for selskaber m.v. omfatter, medmindre andet er bestemt, enhver juridisk person, herunder aktie-, anparts- og andelsselskaber, interessentskaber, foreninger, fonde, boer, kommuner og statslige myndigheder, jf. straffelovens § 26, stk. 1.

Endvidere omfatter sådanne bestemmelser enkeltmandsvirksomheder, for så vidt disse navnlig under hensyn til deres størrelse og organisation kan sidestilles med de ovenfor nævnte selskaber, jf. straffelovens § 26, stk. 2. Sund og Bælt Holding A/S vil indhente oplysning om enkeltmandsvirksomheder igennem virk.dk til brug for Færdselsstyrelsens vurdering af hvorvidt enkeltmandsvirksomheder skal betragtes som en juridisk person.

Det foreslås i *stk. 4*, at der fastsættes ingen forvandlingsstraf for bødeansvaret efter stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at der ikke kan fastsættes forvandlingsstraf for bødeansvar pålagt i medfør af den foreslåede § 16, stk. 1.

Til § 17

Det foreslås i *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.

Bestemmelsen indebærer, at sager vil kunne afgøres uden retslig forfølgning hvis den der overtræder § 7, stk.1 eller § 8, stk. 1 eller 5 erklærer sig skyldig i overtrædelsen, ved at vedtage Færdselsstyrelsens

bødeforelæg. Færdselsstyrelsen vil i ukomplicerede sager udstede et bødeforelæg.

Sund og Bælt Holding A/S vil varetage opgaven med indsamling af data til brug for Færdselsstyrelsens håndhævelse af vejafgiftsordningen med administrative bødeforelæg. Sund og Bælt Holding A/S vil endvidere bistå med sagshåndtering, betalingsopkrævning, registrering af udenlandske køretøjer samt information om ordningen. Derudover vil den indsamlede data ligeledes kunne bruges, når der indgives politianmeldelse i sager, hvor bødeforelægget ikke erkendes.

Færdselsstyrelsen vil skulle foretage en vurdering af de sager, som Sund og Bælt Holding A/S vil have forberedt, med henblik på en eventuel udstedelse af et administrativt bødeforelæg. Færdselsstyrelsen vil således på baggrund af den indhentede dokumentation få forelagt sagens omstændigheder og beslutte, om der skal udstedes et bødeforelæg til ejeren eller brugeren for den konstaterede overtrædelse. Dokumentationen vil bestå i et billede af køretøjets front eller bagende, hvor nummerpladen tydeligt kan aflæses, og med oplysning om tid og sted for registreringen. Endvidere vil dokumentationen fremvise resultatet af kørselsdatavalidering, som fastlægger, at det pågældende køretøj ikke har indsendt kørselsdata eller indkøbt rutebillet.

Hvis Færdselsstyrelsen beslutter at udstede et administrativt bødeforelæg, vil sagsbehandlingssystemet herefter hvor det er muligt automatisk sende dette via Digital Post. Såfremt der er bevismæssig tvivl om en sag, vil Færdselsstyrelsen skulle indgive en politianmeldelse.

Digitale meddelelser anses for at være kommet frem til ejeren eller brugeren, når den digitalt er tilgængelig for den pågældende, jf. lov om Digital Post fra offentlige afsendere (lovbekendtgørelse nr. 686 af 15. april 2021).

For udenlandske køretøjer vil det administrative bødeforelæg blive sendt til ejerens (eller brugerens) hjemmeadresse, som vil fremgå af de oplysninger Sund og Bælt Holding A/S fremlægger for Færdselsstyrelsen. Dette vil ligeledes ske automatisk efter godkendelse i sagsbehandlingssystemet.

Det administrative bødeforelæg vil indeholde en vejledning om den afgiftspligtiges mulighed for at erkende forholdet eller undlade at vedtage bødeforelægget med henblik på forelæggelse for domstolene.

Det er endvidere hensigten, at betalingen skal ske til en konto hos Sund og Bælt Holding A/S, der vil have ansvar for at overvåge, hvem der har betalt inden for de frister, som Færdselsstyrelsen fastsætter.

Det er hensigten, at der automatisk vil blive udsendt en påmindelse, hvis der ikke er betalt inden for en frist. Fristen vil normalt blive sat til 14 dage. I de tilfælde, hvor der sendes et fysisk brev, vil fristen kunne sættes til 28 dage. Der vil dog ikke blive sendt en påmindelse, hvis den sigtede kommer med indvendinger, der giver anledning til tvivl om, hvorvidt der bør pålægges straf, jf. § 16, stk. 1 og 2. Det vil kun være indvendinger vedrørende køretøjets ejer- eller brugerforhold eller oplysning om, at køretøjet har været stjålet på gerningstidspunktet, der vil kunne gøres gældende. Andre eventuelle indsigelser vedrørende det udstedte bødeforelæg vil skulle rettes til politiet. Indsigelser kan dog først gøres gældende overfor politiet, når sagen er oversendt hertil.

Hvis der efter udsendelse af en påmindelse fortsat ikke modtages en vedtagelse og betaling eller relevante indvendinger fra den sigtede, vil Færdselsstyrelsen indgive en politianmeldelse.

Sagsforløb journaliseres hos Færdselsstyrelsen, når sagen er afsluttet i Sund og Bælt Holding A/S' sagsbehandlingssystem. Sagen bliver afsluttet i Sund og Bælt Holding A/S' sagsbehandlingssystem, når bøden er betalt, når der er indgivet politianmeldelse, eller når den er henlagt på baggrund af indvendinger om ejerbruger forhold eller brugstyveri fra den sigtede.

Sund og Bælt Holding A/S vil udarbejde et sagsbehandlingssystem, som Færdselsstyrelsen vil have adgang til, og hvori hver enkelt sag vil blive behandlet af Færdselsstyrelsen, inden der eventuelt af Færdselsstyrelsen udstedes et bødeforelæg. Det er alene Færdselsstyrelsen, der kan udstede administrative bødeforelæg.

Der vil ikke være adgang til at klage over Færdselsstyrelsens udstedelse af det administrative bødeforelæg. Et bødeforelæg er ikke en afgørelse og derfor vil der heller ikke kunne klages over bøden. Hvis bødeforelægget ikke vedtages, vil sagen blive overdraget til politiet med henblik på en afgørelse ved domstolene.

Det foreslås, at retsplejelovens § 752 om afhøringer tilsvarende vil finde anvendelse i sager om bødeforelæg.

Det foreslås i *stk. 2*, at retsplejelovens regler om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder anvendelse på bødeforelæg efter *stk. 1*.

Det foreslås i *stk. 3*, at vedtages bøden, bortfalder videre strafforfølgning. Vedtagelsen har samme gentagelsesvirkning som en dom. Vedtagelsen vil have samme gentagelsesvirkning som en dom. Vedtages bødeforelægget ikke, vil Færdselsstyrelsen overdrage sagen til politiet.

Administrative bødeforelæg, der med forslaget vil kunne pålægges på et betinget objektivt grundlag, vil ikke komme til at fremgå af eventuelt senere udstedte straffeattester, da overtrædelser af vejafgifter ikke er omfattet af bekendtgørelse nr. 1860 af 23. september 2021 om behandling af personoplysninger i Det Centrale Kriminalregister.

Det foreslås i *stk. 4*, at en tilkendegivelse efter *stk. 1* kan gives, hvis overtrædelser konstateres i forbindelse med en kontrol af afgiften, jf. § 6, *stk. 4*, medmindre der inden for de seneste 24 timer er konstateret en overtrædelse for det samme køretøj, og dette medfører en tilkendegivelse.

Dette indebærer, at der skal gå mindst 24 timer mellem to observationer af en eller to overtrædelser, jf. § 16, *stk. 1*, der angår det samme køretøj, før det vil udløse to administrative bødeforelæg. Hvis køretøjet observeres på ny efter 24 timer, vil dette udløse et nyt bødeforelæg.

Til § 18

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2023, jf. dog *stk. 2*.

Loven har konsekvenser for erhvervslivet og træder dermed i kraft for erhvervslivet i overensstemmelse med de fælles ikrafttrædelsesdatoer for erhvervsrettet lovgivning.

Det foreslås i *stk. 2*, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af lovens § 6, *stk. 4*.

Den foreslåede § 6, *stk. 4* vedrører Sund og Bælt Holding A/S' kontrol med, at reglerne om afgiftspligt efter denne lov overholdes. Kontrollen vil foretages digitalt, hvorfor køretøjet ikke vil bringes til standsning.

For at Sund og Bælt Holding A/S kan foretage den foreslåede digitale kontrol, skal selskabet få adgang til bl.a. cpr-nummeret for ejerne eller brugerne af de afgiftspålagte køretøjer. Sund og Bælt Holding A/S har i dag terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger, jf. § 17, *stk. 2*, nr. 8 i lov om registrering af køretøjer. Denne adgang er imidlertid ikke tilstrækkelig til udførelsen af Sund og Bælt Holding A/S opgaver i henhold til dette lovforslag.

Sund og Bælt Holding A/S kan i henhold til § 17 a, *stk. 2*, i lov om Sund og Bælt Holding A/S indsamle og behandle personoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af Sund og Bælt Holding A/S' opgaver i forbindelse med miljøzoneordningen. Under samme betingelser som nævnt i 1. pkt. kan Sund og Bælt Holding A/S indsamle oplysninger i Køretøjsregisteret, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, og behandle disse.

I tillæg til lovforslaget om vejafgift, og for at understøtte Sund og Bælt Holding A/S behandlingshjemmel, er det påtænkt at udvide § 17 a i lov om Sund og Bælt Holding A/S, således at det skrives ind i loven, at Sund og Bælt Holding A/S også kan varetage opgaver relateret til vejafgiftsordningen, herunder automatisk registrering af nummerplader og indsamling og behandling af persondataoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af Sund og Bælt Holding A/S' opgaver. Udvidelsen er ikke del af dette lovforslag.

UDKAST

Uden den påtænkte udvidelse af § 17 a i lov om Sund og Bælt Holding A/S, vil Sund og Bælt Holding A/S ikke have hjemmel til at udføre de kontrolopgaver, som selskabet vil blive pålagt i henhold til denne lov.

Det er hensigten, at lovforslag om ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S vil blive fremsat og vedtaget inden den 1. januar 2025, hvor det foreslås, at vejafgiftsordningen får virkning.

Det er hensigten, at skatteministeren vil fastsætte tidspunktet for ikrafttrædelse af det foreslåede § 6, stk. 4 til den 1. januar 2025.

Det foreslås i *stk. 3*, at lovens §§ 1-5, § 6, stk. 1-3 og 5, og §§ 7-17 finder anvendelse fra den 1. januar 2025.

Det foreslåede betyder, at vejafgiftsordningen træder i kraft den 1. januar 2025.

Det foreslås i *stk. 4*, at regeringen bemyndiges til på Danmarks vegne at opsigte Aftale om Opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje af 9. februar 1994 til 1. januar 2025.

For konsekvenserne af opsigelsen af aftalen henvises til pkt. 3.3 i de almindelige bemærkninger.

Det fremgår af direktiv 1999/62/EF (Eurovignettedirektivet) med senere ændringer, at der ikke må indføres en kilometerbaseret vejafgift sideløbende med, at Danmark er en del af Eurovignettesamarbejdet, jf. artikel 7, stk. 3. Senest dagen før indførelse af en kilometerbaseret afgift skal Danmark derfor ophøre med at opkræve Eurovignetteafgiften.

Det følger af Aftale om Opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje af 9. februar 1994, at der er en 9 måneders opsigelsesfrist til udgangen af et kalenderår.

Der er derfor behov for at indlede en proces umiddelbart efter lovens ikrafttræden med henblik på Danmarks udtræden.

Det foreslås i *stk. 5*, at fra og med den 1. januar 2024 reduceres afgiftssatserne i § 3 i lov om afgift af vejbenyttelse med 1/366 for hver i kalenderåret påbegyndt dag.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i lyset af, at der for danske køretøjer i dag opkræves periodisk Eurovignetteafgift for en periode på ét år ad gangen. Bestemmelsen sikrer således, at der for danske køretøjer ikke vil skulle betales både vejbenyttelsesafgift og vejafgift efter denne lov for kørsel inden for samme periode.

Det foreslås i *stk. 6*, at Eurovignetter ikke vil have gyldighed i Danmark fra og med den 1. januar 2025.

Eurovignetten vil ikke have gyldighed i Danmark fra og med 1. januar 2025, hvorfor udenlandske køretøjer, herunder også køretøjer fra Luxembourg, Nederlandene og Sverige, fra denne dato vil skulle betale vejafgift efter reglerne i denne lov for kørsel på det afgiftspligtige vejnet i Danmark.

Udenlandske køretøjer, for hvilke der er betalt en periodisk Eurovignetteafgift med gyldighed efter den 1. januar 2025, vil fortsat kunne benyttes i Luxembourg, Nederlandene og Sverige inden for afgiftens gyldighedsperiode, såfremt disse lande ikke ændrer deres regler.

Det foreslås i *stk. 7*, at lov om afgift af vejbenyttelse, jf. bekendtgørelse nr. 174 af 21. februar 2020 ophæves den 1. januar 2025.

Dette lovforslag vil således afløse vejbenyttelsesafgiftsloven.

Til § 19

Det foreslås, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Baggrunden herfor er, at sagsområdet for skatter og afgifter er overtaget af Færøerne og Grønland.