

Mautgesetz¹⁾

Kapitel 1

Geltungsbereich des Gesetzes

Abschnitt 1. Für Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen, die für die Güterbeförderung verwendet werden und deren zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand 12 000 kg oder mehr beträgt, sind unbeschadet des Absatzes 2 Mautgebühren nach den Bestimmungen dieses Gesetzes an die Staatskasse zu entrichten.

(2) Von der Maut befreit sind:

- 1) Fahrzeuge der Streitkräfte und der staatlichen Rettungsdienste.
- 2) Fahrzeuge, die für Brandbekämpfungs- und Rettungseinsätze bestimmt sind und ausschließlich für Noteinsätze verwendet werden, sowie Fahrzeuge, die den Notdiensten gehören und ausschließlich von Notdiensten genutzt werden und nicht im Wettbewerb mit kommerziellen Unternehmen verwendet werden.
- 3) Fahrzeuge der Polizei.
- 4) Fahrzeuge der Straßendienste.

¹ Das Gesetz enthält Bestimmungen zur Umsetzung von Teilen der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. L 187 von 1999, S. 42, Teile der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 157 von 2006, S. 8). Teile der Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 269 von 2011, S. 1) und der Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge (ABl. L 69 von 2022, S. 1-39).

ENTWURF

(3) Voraussetzung für die Mautbefreiung gemäß Absatz 2 ist, dass Fahrzeuge von außen als für die in Absatz 2 genannten Zwecke bestimmt anerkannt werden können.

(4) Bei Fahrzeugkombinationen bestimmt das Kraftfahrzeug, ob die Kombination gemäß Absatz 2 von der Maut befreit ist.

Abschnitt 2. Die in Abschnitt 1 Absatz 1 genannten Fahrzeuge sind nach diesem Gesetz mautpflichtig, wenn sie auf den in Anhang 1 aufgeführten Straßen unterwegs sind.

Kapitel 2 *Mautpflicht*

Abschnitt 3. Die Mautpflicht liegt bei dem eingetragenen Eigentümer des Fahrzeugs. Sind sowohl ein Nutzer als auch ein Eigentümer für das Fahrzeug eingetragen, sind beide mautpflichtig.

(2) Die Mautzahler für ein Fahrzeug haften gesamtschuldnerisch für die Zahlung der Maut.

Abschnitt 4. Die Maut wird auf der Grundlage der Gesamtlänge der auf dem mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegten Strecke in Kilometern, vgl. Abschnitt 2, und auf der Grundlage eines gemäß Abschnitt 5 festgelegten Mautsatzes pro Kilometer ermittelt.

(2) Die Strecke, die auf mautpflichtigen Straßen gemäß Absatz 1 zurückgelegt wird, wird unbeschadet der Absätze 4 und 5 als Gesamtlänge der Straßenabschnitte, auf denen das mautpflichtige Fahrzeug gefahren ist, berechnet.

(3) Ein Straßenabschnitt wird als ein Stück Straße zwischen zwei Straßenkreuzungen definiert. Eine Straßenkreuzung ist eine Kreuzung, ein Kreisverkehr, ein Straßenende oder eine Landgrenze.

(4) Es besteht keine Verpflichtung zur Zahlung einer Maut, wenn ein Straßenabschnitt nur im Zusammenhang mit der Überquerung eines mautpflichtigen Straßenabschnitts befahren wird, aber keine anderen Fahrten darauf stattfinden.

(5) Das zwei- oder mehrmalige Fahren auf demselben Straßenabschnitt innerhalb von 24 Stunden ohne Fahrt auf anderen mautpflichtigen Straßenabschnitten in der Zwischenzeit darf bei der Gesamtberechnung der gefahrenen Kilometer nur einmal gezählt werden.

ENTWURF

(6) Für die in Anhang 1 aufgeführten Straßenabschnitte, die ganz oder teilweise in geografischen Gebieten liegen, in denen Umweltzonen nach den Vorschriften des Kapitels 2f des Umweltschutzgesetzes eingerichtet wurden, wird ein Aufschlag auf die Maut entrichtet. Der Zuschlag wird nach den in Abschnitt 5 Absatz 2 festgelegten Sätzen berechnet.

Kapitel 3 Mautsätze

Abschnitt 5. Die Mautgebühren sind für Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen gemäß den CO₂-Emissionsklassen gemäß Artikel 7ga der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge in der jeweils geltenden Fassung zu entrichten:

DKK pro Kilometer	Zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand von 12 000-17 999 kg	Zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand von 18 000-32 000 kg	Zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand von über 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

(2) Bei Fahrten auf mautpflichtigen Straßenabschnitten, die sich ganz oder teilweise innerhalb von Umweltzonen befinden (vgl. Abschnitt 4 Absatz 6), wird zu den in Absatz 1 genannten Sätzen für Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen folgender Betrag hinzugerechnet:

ENTWURF

DKK pro Kilometer	Zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand von 12 000-17 999 kg	Zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand von 18 000-32 000 kg	Zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand von über 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

(3) Bei Fahrzeugen, die als Zugmaschinen für einen oder mehrere Anhänger oder Sattelanhänger zugelassen sind, wird die Maut nach der zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand der gesamten Fahrzeugkombinationen berechnet, woraus sich der höchste Mautbetrag ergibt.

Kapitel 4

Sund & Bælt Holding A/S, Mautdienstleister usw.

Abschnitt 6. Die Sund & Bælt Holding A/S erhebt die Maut nach diesem Gesetz im Namen des Staates durch den Verkauf von Streckentickets, vgl. Abschnitt 8, unbeschadet Absatz 2. Die Sund & Bælt Holding A/S muss die Maut spätestens am 20. des Monats, der auf den Monat folgt, in dem das Streckenticket verkauft wurde, an die Zoll- und Steuerverwaltung abführen. Innerhalb derselben Frist muss die Sund & Bælt Holding A/S der Zoll- und Steuerverwaltung Informationen über die verkauften Tickets übermitteln, damit die Zoll- und Steuerverwaltung den erhobenen Betrag und den abgeführten Betrag überprüfen kann.

(2) Die Sund & Bælt Holding A/S erhebt im Auftrag des Staates Mautgebühren gemäß diesem Gesetz bei der Verwendung von Bordgeräten, vgl. Abschnitt 7. Bei der Verwendung von Bordgeräten stellt der Mautdienstleister (EETS-Anbieter) eine Rechnung mit Informationen über den Namen der Sund & Bælt Holding A/S zum Zwecke der Erhebung der Maut nach diesem Gesetz aus. Die Zahlung der Maut entfällt jedoch nur, wenn sie an den EETS-Anbieter erfolgt. Die Sund & Bælt Holding A/S ist berechtigt, Zahlungen von einem EETS-Anbieter für alle registrierten Mautgebühren für einen angeschlossenen EETS-Nutzer zu

ENTWURF

erheben, unabhängig davon, ob der EETS-Anbieter vom EETS-Nutzer eine Zahlung erhalten hat.

(3) Der EETS-Anbieter zahlt die registrierten Mautgebühren gemäß Absatz 2 an die Sund & Bælt Holding A/S zu den Bedingungen des Vertrags des EETS-Anbieters mit der Sund & Bælt Holding A/S. Die Sund & Bælt Holding A/S und der EETS-Anbieter können notwendige Informationen austauschen und verarbeiten, wenn dies zur Berechnung, Erhebung und Zahlung gemäß diesem Gesetz erforderlich ist. Die Sund & Bælt Holding A/S führt die Maut spätestens am 20. des Monats, der auf den Monat folgt, in dem die Maut erhoben wurde, an die Zoll- und Steuerverwaltung ab. Innerhalb derselben Frist muss die Sund & Bælt Holding A/S der Zoll- und Steuerverwaltung Angaben zu den registrierten Fahrten, für die Mautgebühren gelten, übermitteln, damit die Zoll- und Steuerverwaltung prüfen kann, ob eine Korrelation zwischen den registrierten Mautgebühren und dem abgeführten Betrag besteht.

(4) Die Sund & Bælt Holding A/S überwacht die Einhaltung der Vorschriften über die Mautpflicht nach diesem Gesetz. Die Steuerung erfolgt digital und somit wird das Fahrzeug nicht gestoppt (digitale Überwachung).

(5) Für die Wahrnehmung der Aufgaben nach diesem Gesetz durch die Sund & Bælt Holding A/S gelten das Gesetz über die öffentliche Verwaltung und Abschnitt 17 Absatz 1 des Steuerverwaltungsgesetzes. Abschnitt 19 des Verwaltungsgesetzes über die individuelle Anhörung gilt jedoch nicht für die Entscheidungen über die Mauterhebung, die das Unternehmen nach Abschnitt 6 Absätze 1 und 2 trifft.

(6) Der dänische Steuerminister kann nach Verhandlungen mit dem Verkehrsminister detaillierte Vorschriften für den Austausch von Informationen über die mautpflichtigen Personen und die mautpflichtigen Fahrzeuge zwischen der Sund & Bælt Holding A/S und der dänischen Straßenverkehrsbehörde sowie die Verarbeitung dieser Informationen gemäß diesem Gesetz festlegen.

(7) Der dänische Steuerminister kann nach Verhandlungen mit dem Verkehrsminister Regeln für die Sund & Bælt Holding A/S zur Erfüllung ihrer Aufgaben, einschließlich der Finanzberichterstattung, der Genehmigung der Kontrollstrategie und des Austauschs und der Verarbeitung von Daten gemäß diesem Gesetz festlegen.

ENTWURF

Kapitel 5 *Bordgeräte*

Abschnitt 7. Mautgebühren werden elektronisch erhoben, wenn auf der Grundlage eines Vertrags zwischen einer natürlichen oder juristischen Person (EETS-Nutzer) und einem EETS-Anbieter für Bordgeräte, der einen Vertrag mit der Sund & Bælt Holding A/S geschlossen hat, Bordgeräte an das mautpflichtige Fahrzeug angeschlossen sind. Der mautpflichtige Eigentümer, vgl. Abschnitt 3, ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass das Bordgerät während der Fahrt in Dänemark aktiviert ist. Wenn jedoch ein mautpflichtiger Nutzer für das Fahrzeug eingetragen ist, vgl. Abschnitt 3, als Nutzer des Fahrzeugs, obliegt diesem diese Verpflichtung.

(2) Die Maut wird von der Sund & Bælt Holding A/S auf der Grundlage der während der Fahrt durch das Bordgerät gesammelten Fahrdaten berechnet.

Kapitel 6 *Streckenticket*

Abschnitt 8. Bei der Fahrt mit einem mautpflichtigen Fahrzeug ohne angeschlossenes Bordgerät (vgl. Abschnitt 7) oder mit einem nicht funktionierendem Bordgerät stellt der mautpflichtige Eigentümer oder Nutzer (vgl. Abschnitt 3) sicher, dass vor dem Fahren auf dem mautpflichtigen Straßennetz ein elektronisches Streckenticket erworben wird. Das Streckenticket wird von der Sund & Bælt Holding A/S angeboten.

(2) Die Zahlung für das Streckenticket gilt als Zahlung für die Fahrt auf einer bestimmten Strecke eines mautpflichtigen Straßenabschnitts mit einem mautpflichtigen Fahrzeug, vgl. Abschnitt 1, innerhalb der auf dem Streckenticket angegebenen Gültigkeitsdauer.

(3) Beim Kauf eines Streckentickets ist Folgendes anzugeben:

- 1) Vorname, Nachname, E-Mail, Telefonnummer und gegebenenfalls Wohnadresse der mautpflichtigen Person, vgl. Abschnitt 3.
- 2) Angaben zu in Dänemark oder im Ausland zugelassenen Fahrzeugen, wie sie in der Zulassungsbescheinigung erscheinen, über das Länderkennzeichen, die Fahrzeugidentifikationsnummer, das Kennzeichen, die zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand und die CO₂-Emissionsklasse.

ENTWURF

- 3) Startpunkt für das Fahren auf dem mautpflichtigen Straßennetz (Beginn der Gültigkeitsdauer).
- 4) Die geplante Strecke auf dem mautpflichtigen Straßennetz.
- 5) Informationen zur Zahlung.

(4) Die in Absatz 3 genannten Informationen können bis zum Beginn der Gültigkeitsdauer geändert werden, unbeschadet Absatz 5. Innerhalb der gleichen Frist kann das Streckenticket storniert werden.

(5) Spätestens 48 Stunden nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Streckentickets wird die im Voraus angegebene voraussichtliche Strecke zwischen Start- und Endpunkt (vgl. Absätze 3 und 4) auf die tatsächliche Strecke geändert, wenn eine Differenz besteht. Die Verpflichtung dazu obliegt der mautpflichtigen Person, vgl. Abschnitt 3.

(6) Wird eine Strecke gemäß Absatz 4 oder 5 geändert, müssen fehlende Mautbeträge entrichtet bzw. zu viel gezahlte Mautbeträge rückerstattet werden. Die Sund & Bælt Holding A/S kann etwaige Nachzahlungsforderungen mit Rückzahlungsforderungen aufrechnen.

(7) In Ermangelung einer Angabe der zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs im beladenen Zustand und der CO₂-Emissionsklasse im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Streckentickets wird das mautpflichtige Fahrzeug in die schwerste Gewichtsklasse und die CO₂-Emissionsklasse 1, vgl. Abschnitt 5, eingestuft.

(8) Der dänische Steuerminister kann nach Verhandlungen mit dem Verkehrsminister detaillierte Regeln für die Bezahlung von Streckentickets, die Änderung einer Strecke, die Gültigkeitsdauer sowie Nach- und Rückzahlungen festlegen.

Kapitel 7

Sonstige Vorschriften für die Berechnung, Erhebung und Zahlung der Maut

Abschnitt 9. Beim Kauf eines Streckentickets, vgl. Abschnitt 8, berechnet die Sund & Bælt Holding A/S die Maut auf der Grundlage der angegebenen Fahrten auf mautpflichtigen Straßenabschnitten, vgl. Abschnitt 2, nach den in Abschnitt 5 festgelegten Sätzen.

(2) Die Zahlung für den Kauf des Streckentickets erfolgt gleichzeitig mit dem Kauf.

Abschnitt 10. Bei der Erhebung der Beträge gemäß diesem Gesetz gelten die Abschnitte 6 und 7 des dänischen Steuergesetzes über Gebühren und Zinsen bei Zahlungsverzug.

Kapitel 8

Recht auf Berufung, Befugnisübertragung und Überwachung

Abschnitt 11. Die Entscheidung über die Erhebung und Bemessung der Maut gemäß diesem Gesetz oder den auf der Grundlage des Gesetzes festgelegten Vorschriften kann beim Verkehrsminister angefochten werden.

(2) Die Rechtsmittelfrist beträgt 4 Wochen ab dem Tag der Zustellung der Entscheidung.

(3) Der Verkehrsminister kann Einzelheiten über das Recht auf Berufung gegen Entscheidungen nach diesem Gesetz oder auf der Grundlage des Gesetzes erlassene Vorschriften festlegen.

Abschnitt 12. Berufungen an den Verkehrsminister sind schriftlich bei der Sund & Bælt Holding A/S einzureichen.

(2) Wenn die Sund & Bælt Holding A/S die Entscheidung aufrechterhalten möchte, leitet die Sund & Bælt Holding A/S die Berufung innerhalb von 4 Wochen nach Eingang der Berufung an den Verkehrsminister weiter. Der Berufung sind die angefochtene Entscheidung, jedes einschlägige Dokument, das in der Rechtssache zulässig ist, sowie die Ausführungen der Sund & Bælt Holding A/S zu dem Fall und den erhobenen Einwänden beizufügen.

Abschnitt 13. Der Verkehrsminister kann eine Behörde des Ministeriums ermächtigen, die dem Minister in diesem Gesetz übertragenen Befugnisse auszuüben.

(2) Der Verkehrsminister kann Vorschriften festlegen, nach denen Entscheidungen einer Behörde, der der Minister nach Absatz 1 Befugnisse übertragen hat, nicht Gegenstand einer Berufung beim Minister oder einer anderen Verwaltungsbehörde sein können.

Abschnitt 14. Eine Klage vor den Gerichten wegen Entscheidungen nach dem Gesetz oder den nach dem Gesetz erlassenen Vorschriften muss innerhalb von 6 Monaten, nachdem die Entscheidung dem Klageführer mitgeteilt wurde, eingereicht werden.

Abschnitt 15. Der Verkehrsminister überwacht die Verwaltung der Teile der Mautregelung, die von untergeordneten Behörden oder Unternehmen in den Zuständigkeitsbereichen des Verkehrsministeriums durchgeführt werden.

Kapitel 9

Strafrechtliche Bestimmungen

Abschnitt 16. Wer gegen Abschnitt 7 Absatz 1 oder Abschnitt 8 Absatz 1 oder 5 verstößt, wird mit einer Geldstrafe bestraft, unabhängig davon, ob der Verstoß der betreffenden Person nicht als vorsätzlich oder fahrlässig angelastet werden kann.

(2) Der Verstoß gilt nicht als vom eingetragenen Eigentümer oder Nutzer, vgl. Abschnitt 3, begangen, wenn eine andere Person zum Zeitpunkt der Straftat im Besitz des Fahrzeugs war, sei es durch eigenmächtige Nutzung des Fahrzeugs ohne Zustimmung des Eigentümers, Diebstahl oder auf eine andere unberechtigte Weise.

(3) Unternehmen usw. (juristische Personen) können nach den Regeln des Kapitels 5 des Strafgesetzbuchs strafrechtlich haftbar gemacht werden.

(4) Es wird keine Freiheitsstrafe wegen Verzugs mit einer Geldstrafe gemäß Absatz 1 geben.

Abschnitt 17. Bei Verstößen gegen Abschnitt 16 Absatz 1, Abschnitt 7 Absatz 1 oder Abschnitt 8 Absatz 1 oder 5 kann die dänische Straßenverkehrsbehörde in einem Bußgeldbescheid mitteilen, dass die Sache ohne Gerichtsverfahren entschieden werden kann, wenn sich die mautpflichtige Person der Tat schuldig bekennt und sich bereit erklärt, innerhalb einer bestimmten Frist die im Bußgeldbescheid angegebene Geldbuße zu zahlen. In diesen Fällen gilt Abschnitt 752 des Gesetzes über die Rechtspflege entsprechend.

(2) Die Regeln des Rechtspflegegesetzes über die Anforderungen an den Inhalt einer Anklageschrift, und dass eine beschuldigte Person nicht zu einer Stellungnahme verpflichtet ist, gelten entsprechend für die Bußgeldbescheide gemäß Absatz 1.

(3) Wenn die Geldstrafe akzeptiert wird, wird die weitere Strafverfolgung eingestellt. Die Akzeptanz hat dieselbe Wiederholungswirkung wie ein Urteil.

ENTWURF

(4) Eine Mitteilung nach Absatz 1 kann erfolgen, wenn der Verstoß im Zusammenhang mit einer Mautkontrolle festgestellt wird, vgl. Abschnitt 6 Absatz 4, es sei denn, innerhalb der letzten 24 Stunden wurde ein Verstoß für dasselbe Fahrzeug festgestellt, der zu einer Mitteilung führt.

Kapitel 10

Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen usw.

Abschnitt 18. Das Gesetz tritt unbeschadet des Absatzes 2 am 1. Juli 2023 in Kraft.

(2) Der dänische Steuerminister legt den Zeitpunkt des Inkrafttretens von Abschnitt 6 Absatz 4 des Gesetzes fest.

(3) Die Abschnitte 1-5, Abschnitt 6 Absätze 1-3 und 5 sowie die Abschnitte 7–17 werden ab dem 1. Januar 2025 gültig sein.

(4) Die Regierung wird ermächtigt, im Namen Dänemarks das Übereinkommen über die Erhebung von Mautgebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge vom 9. Februar 1994 bis 1. Januar 2025 zu kündigen.

(5) Mit Wirkung vom 1. Januar 2024 werden die in Abschnitt 3 des Mautgesetzes festgelegten Mautsätze für jeden im Kalenderjahr begonnenen Tag um 1/366 gekürzt.

(6) Eurovignetten werden ab dem 1. Januar 2025 in Dänemark nicht mehr gültig sein.

(7) Das Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren, vgl. konsolidiertes Gesetz Nr. 174 vom 21. Februar 2020, wird am 1. Januar 2025 aufgehoben.

Kapitel 11

Gebietsbestimmung

Abschnitt 19. Das Gesetz gilt nicht für die Färöer und Grönland.

Anmerkungen zum Gesetzentwurf

Allgemeine Bemerkungen

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung

2. Hintergrund des Gesetzentwurfs

3. Hauptpunkte des Gesetzentwurfs

3.1. Einführung einer kilometerbasierten Maut

3.1.1. Bestehendes Recht

3.1.1.1. Die Eurovignetten-Richtlinie

3.1.1.2. Das Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren

3.1.1.3. Umweltzonen

3.1.2. Überlegungen des dänischen Steuerministeriums

3.1.3. Die vorgeschlagene Regelung

3.1.3.1. Abgedeckte Fahrzeuge

3.1.3.2. Von der Maut befreite Fahrzeuge

3.1.3.3. Das abgedeckte Straßennetz und die Grundsätze für die Festlegung des Straßennetzes

3.1.3.4. Länge der auf dem mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegten Strecke

3.1.3.4.1. Bordgeräte

3.1.3.4.2. Streckentickets

3.1.3.5. Verwaltung des „kilometerbasierten Mautsystems“

3.1.3.5.1. Sund & Bælt Holding A/S

3.1.3.5.2. EETS-Anbieter

3.1.3.6. Überwachung der Regelung und der strafrechtlichen Bestimmungen

3.1.3.6.1. Verschuldensunabhängige Haftung

3.1.3.6.2. Bußgeldbescheide

3.1.3.7. Berufungen usw.

3.1.3.8. Festlegung von Vorschriften für die Bearbeitung und Überwachung der Aufgaben der Sund & Bælt Holding A/S usw.

3.2. Umsetzung der Artikel 7, 7b, 7c, 7cb und 7ga der Richtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG.

3.2.1 Bestehendes Recht

3.2.2. Erwägungen des Steuerministeriums und die vorgeschlagene Regelung

3.3 Austritt Dänemarks aus der Eurovignetten-Kooperation

3.3.1. Bestehendes Recht

3.3.2. Erwägungen des Steuerministeriums und die vorgeschlagene Regelung

4. Beziehung zur Allgemeinen Datenschutzverordnung und zum Datenschutzgesetz

5. Finanzielle Auswirkungen und Auswirkungen der Umsetzung für den öffentlichen Sektor

5.1. Finanzielle Auswirkungen für den öffentlichen Sektor

5.1.1. Die Auswirkungen einer kilometerbasierten Maut für die Einnahmen und die Verteilung der Einnahmen

5.1.2. Steuerbemessungsgrundlage

ENTWURF

- 5.1.3. Verhaltenseffekte einer kilometerbasierten Maut
- 5.1.4. Sozioökonomische Auswirkungen einer kilometerbasierten Maut
- 5.1.5. Steuerausgaben
- 5.1.6. Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf die Einnahmen
- 5.2. Auswirkungen der Umsetzung für den öffentlichen Sektor
- 6. Finanzielle und verwaltungstechnische Auswirkungen für die Wirtschaft und Industrie usw.
- 6.1. Finanzielle Auswirkungen für die Wirtschaft und Industrie usw.
- 6.2. Verwaltungstechnische Auswirkungen für die Wirtschaft und Industrie usw.
- 7. Administrative Auswirkungen für die Bürger
- 8. Auswirkungen auf das Klima
- 9. Auswirkungen auf Umwelt und Natur
- 10. Beziehung zum EU-Recht
- 11. Konsultierte Behörden und Organisationen usw.
- 12. Übersichtstabelle

1. Einleitung

Die Regierung (Die sozialdemokratische Partei [Socialdemokratiet], Die Liberale Partei [Venstre] und Die Moderaten [Moderaterne]) hat mit der Regierungsplattform „Ansvar for Danmark“ (Verantwortung für Dänemark) ab Dezember 2022 die ehrgeizigsten Klimaziele für Dänemark aller Zeiten festgelegt und will die Entwicklung des grünen Verkehrs in Dänemark bis 2030 beschleunigen. Die Ökologisierung des Schwerlastverkehrs ist ein wichtiger und notwendiger Schritt zur Erreichung des Ziels des Klimagesetzes, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 70 % zu reduzieren, und des Ziels der Regierung, die Klimaneutralität von dem ursprünglichen Ziel der Klimaneutralität bis 2050 auf 2045 vorzuziehen. Eine neue kilometerbasierte und CO₂-differenzierte Maut für bestimmte Lastkraftwagen trägt zu diesem Übergang bei.

Darüber hinaus liegen die Mautgebühren für den Lkw-Verkehr derzeit deutlich unter den sozioökonomischen Kosten, die z. B. durch Schäden an Infrastruktur, Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung, Beitrag zur Staubbildung und CO₂-Emissionen entstehen.

In diesem Gesetzentwurf wird eine kilometerbasierte Maut für den Lkw-Verkehr vorgeschlagen, die nach den CO₂-Emissionen der Lastkraftwagen differenziert ist. Die derzeit einschlägigen Rechtsvorschriften, das Mautgesetz (Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren), enthalten keine Anreizstruktur, die den Schwerlastverkehr in gleichem Maße begrenzt, da es sich um eine zeitraumbezogene Maut handelt, bei der kein Zusammenhang zwischen Kilometerleistung und Mautzahlung besteht. Im Gesetzentwurf wird in größerem Umfang eine Mautzahlung auf der Grundlage des Verursacherprinzips vorgeschlagen.

Mit der Annahme des Gesetzentwurfs stimmt das dänische Parlament gemäß Abschnitt 19 Absatz 1 Satz 3 der Verfassung dem Austritt der Regierung im Namen Dänemarks aus der derzeitigen Eurovignetten-Kooperation zu, bei der es sich um eine Zusammenarbeit zwischen Dänemark, Luxemburg, den Niederlanden und Schweden bei einer gemeinsamen Regelung für eine zeitraumbezogene Straßenbenutzungsgebühr handelt. Die Regierung teilt damit den anderen

ENTWURF

Parteien der Kooperation mit, dass Dänemark das Abkommen beendet und den Prozess des Austritts aus der Kooperation einleitet.

2. Hintergrund des Gesetzentwurfs

Die Regierung (Die sozialdemokratische Partei [Socialdemokratiet], Die Liberale Partei [Venstre] und Die Moderaten [Moderaterne]) will eine kilometerbasierte Maut für Lastkraftwagen einführen. Dänemark muss ab dem 1. Januar 2025 aus der Eurovignetten-Kooperation austreten und diese durch eine kilometerbasierte Maut für Lastkraftwagen ersetzen.

Die Regierung will eine kilometerbasierte Maut, die so weit wie möglich nach den CO₂-Emissionen von Lastkraftwagen differenziert wird. Dies ist somit eine maximale Differenzierung im Rahmen des EU-Rechts, um die größten Anreize für die Ökologisierung zu schaffen, wodurch die erwarteten CO₂-Reduktionen maximiert werden.

Die Regierung will die Maut für das Fahren in städtischen Gebieten, in denen Umweltzonen eingerichtet sind, erhöhen. Auf diese Weise wird es 50 % teurer sein, in Umweltzonen zu fahren als in anderen Teilen des Straßennetzes. Die Erhöhung der Sätze in den Umweltzonen spiegelt die Tatsache wider, dass viele Bürger in diesen Gebieten besonders stark der Luftverschmutzung und dem Lärm durch den Lkw-Verkehr und Straßenverkehrsunfällen mit Schwerlastverkehr ausgesetzt sind. Die erhöhten Mautsätze in den Umweltzonen tragen dazu bei, den sozioökonomischen Nutzen der Mautregelung zu erhöhen.

Die Regierung wünscht, dass die neue Mautregelung Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen (mit Anhängern oder Sattelanhängern) für die Beförderung von Gütern mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von 12 000 kg oder mehr abdeckt. Darüber hinaus gelten in der Regel dieselben Abgrenzungen wie für die anwendbare zeitraumbezogene Straßenbenutzungsgebühr.

Es ist die Absicht der Regierung, dass ab dem 1. Januar 2027 Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand zwischen 3 500 und 12 000 kg für die Beförderung von Gütern unter die Mautregelung fallen und dass ab diesem Zeitpunkt die Lastkraftwagen dieser Gewichtskategorie die Kraftfahrzeugsteuer in der gleichen Höhe

ENTWURF

entrichten müssen wie Lastkraftwagen, die derzeit der Straßenbenutzungsgebühr unterliegen, die den EU-Mindestsätzen entspricht. Dies wird im Gesetzentwurf nicht zum Ausdruck gebracht.

Die Regierung will, dass das mautpflichtige Straßennetz für 3 Jahre ab dem 1. Januar 2025 den Großteil des staatlichen Straßennetzes (ca. 4 600 km einschließlich ca. 1 300 km Autobahnen) und Teile des kommunalen Straßennetzes (ca. 6 300 km, davon ca. 1 000 km in Umweltzonen) umfasst, d. h. insgesamt etwa 10 900 km.

Es ist auch die Absicht der Regierung, das mautpflichtige Straßennetz ab dem 1. Januar 2028 auf das gesamte öffentliche Straßennetz auszudehnen; das umfasst insgesamt ca. 75 000 km. Diese Phasenregelung muss im Rahmen von Umsetzungserwägungen gesehen werden, die sich dafür einsetzen, das System zunächst auf einem kleineren Teil des Straßennetzes einzuführen und daraus nützliche Lehren zu ziehen, bevor es auf das gesamte öffentliche Straßennetz ausgedehnt wird. Dies wird im Gesetzentwurf nicht zum Ausdruck gebracht.

Gleichzeitig beabsichtigt die Regierung, die Sätze ab dem 1. Januar 2028 zu erhöhen, um die erwarteten Einnahmen und CO₂-Reduktionen zu erreichen. Dies wird im Gesetzentwurf nicht zum Ausdruck gebracht.

Die vorgeschlagene kilometerbasierte Maut wird voraussichtlich zu einer CO₂-Reduktion von rund 0,2 Millionen Tonnen im Jahr 2025 und etwa 0,3 Millionen Tonnen im Jahr 2030 führen.

3. Hauptpunkte des Gesetzentwurfs

3.1. Einführung einer kilometerbasierten Maut

3.1.1. Bestehendes Recht

3.1.1.1. Die Eurovignetten-Richtlinie

Der Bereich der Erhebung von Mautgebühren für Fahrzeuge zur Nutzung von Straßeninfrastrukturen ist ein harmonisierter Bereich innerhalb der EU, und seit 1993 wurden EU-Richtlinien über Straßenbenutzungsgebühren umgesetzt, einschließlich der Richtlinie 93/89/EWG vom 25. Oktober 1993, die später durch die Richtlinie 1999/62/EG vom 17. Juni 1999 (Eurovignetten-Richtlinie),

ENTWURF

zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022, ersetzt wurde.

Es ist Sache der Mitgliedstaaten, selbst über die Einführung von Mautgebühren in ihrem Hoheitsgebiet zu entscheiden. Entscheidet sich jedoch ein Mitgliedstaat für die Einführung und Erhebung von Mautgebühren, so muss dies im Einklang mit den Bestimmungen der Eurovignetten-Richtlinie erfolgen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Erhebung von Mautgebühren nicht zu einer unmittelbaren oder mittelbaren Diskriminierung führt, die eine Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsunternehmen zur Folge hat.

Die Eurovignetten-Richtlinie regelt detailliert die Erhebung von Mautgebühren durch die Mitgliedstaaten bei Lastkraftwagen über 3 500 kg, die das Autobahnnetz benutzen. Insbesondere legt die Richtlinie den Rahmen fest, für den Kostenelemente in die Berechnung, die den maximalen durchschnittlichen Mautsatz bestimmt, einbezogen werden können und legt den Rahmen für die Differenzierungsparameter des Mautsatzes fest. Obwohl die Eurovignetten-Richtlinie hauptsächlich das Autobahnnetz regelt, hindert dies die Mitgliedstaaten nicht daran, das mautpflichtige Straßennetz auf andere Teile des nationalen Straßennetzes und auf kommunale Straßen auszudehnen.

Auf solche Teile des Straßennetzes sind die spezifischen Vorschriften der Richtlinie, z. B. über die Festsetzung der Sätze, nicht anwendbar. In diesen Fällen gibt es jedoch allgemeinere Bestimmungen, wonach Mautgebühren den internationalen Verkehr nicht diskriminieren oder den Wettbewerb zwischen Unternehmen nicht verfälschen dürfen.

Die jüngste Änderung der Eurovignetten-Richtlinie hat den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eröffnet, Mautgebühren mit einer Reihe neuer freiwilliger und verbindlicher Bestimmungen zu regeln.

In der Änderungsrichtlinie heißt es unter anderem, dass schwere Nutzfahrzeuge aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur und ihres Beitrags zur Luftverschmutzung genaueren Mautgebührensyste men unterliegen sollten. Um insbesondere einen saubereren und effizienteren Verkehrsbetrieb zu fördern, sollten die

ENTWURF

zeitabhängigen Benutzungsgebühren auf dem wichtigsten transeuropäischen Verkehrsnetz schrittweise abgeschafft werden, da dieses Netz die strategisch wichtigsten Knoten und Verbindungen im transeuropäischen Verkehrsnetz enthält.

Die Richtlinie stützt sich auf das Prinzip, dass die „Nutzer“ und „Verursacher“ zahlen. Es scheint daher notwendig, sicherzustellen, dass die Gebühren für externe Kosten die Kosten der Luftverschmutzung, des Lärms und des Klimawandels, die von schweren Nutzfahrzeugen verursacht werden, weiterhin so genau wie möglich widerspiegeln, ohne das Gebührensystem übermäßig komplex zu machen, um die Nutzung der kraftstoffeffizientesten Fahrzeuge zu fördern, und die Anreize wirksam zu halten und die Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren auf dem neuesten Stand zu halten. Aus Artikel 7c der Richtlinie ergibt sich auch, dass die Mitgliedstaaten eine Gebühr für externe Kosten im Zusammenhang mit den Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, der Lärmbelastung, der CO₂-Emissionen oder eine Kombination davon beibehalten oder einführen können.

Im Falle von Ausnahmeregelungen, nach denen Lastkraftwagen von 3 500 bis 12 000 kg möglicherweise von Gebühren befreit waren, werden diese Ausnahmeregelungen ab 5 Jahren nach Inkrafttreten der Änderungsrichtlinie schrittweise abgeschafft. Solche möglichen Ausnahmen enden daher ab dem 24. März 2027, danach werden Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von 3 500 bis 12 000 kg obligatorisch einbezogen. Darüber hinaus werden die Mitgliedstaaten künftig die Möglichkeit haben, Mautgebühren für leichte Nutzfahrzeuge (einschließlich Personenkraftwagen und Lieferwagen) und schwere Nutzfahrzeuge für andere Zwecke als die Güterbeförderung (Spezialfahrzeuge und Busse) einzuführen.

3.1.1.2. Das Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren

Die Gebühren für die Straßenbenutzung werden derzeit gemäß dem Gesetz Nr. 956 vom 25. November 1994 über die Straßenbenutzungsgebühren (Gesetz über die Straßenbenutzungsgebühren) erhoben. Das Gesetz ist Teil der Durchführung der Eurovignetten-Kooperation zwischen Dänemark, Deutschland, den Niederlanden, Belgien und Luxemburg vom 9. Februar 1994. Das Gesetz gab auch die Zustimmung zur Ratifizierung des

ENTWURF

Abkommens, vgl. Abschnitt 19 Absatz 1 der Verfassung. Bitte beachten Sie auch auf die Nummern 3.2 und 10.1 zur Eurovignetten-Kooperation.

Im Zusammenhang mit dem Gesetz wurde ein Register für Fahrzeuge eingeführt, das nationale Fahrzeugregister, das von der dänischen Kfz-Agentur verwaltet wird. Alle dänischen Fahrzeuge müssen im nationalen Fahrzeugregister eingetragen sein, bevor sie in Betrieb genommen werden, wenn sie dem Straßenverkehrsgesetz unterliegen. Bei Neufahrzeugen erfolgt dies über Kennzeichenbetreiber (z. B. eine Prüfstation). Die Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen erfolgt durch Inspektion, vgl. Abschnitt 19 der Verordnung Nr. 2114 vom 25. November 2021 über die Zulassung und Inspektion von Fahrzeugen.

Das Gesetz regelt die Mauterhebung für Lastkraftwagen usw. mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von 12 000 kg oder mehr für die Nutzung des Straßennetzes, die in den Abschnitten 5 bis 7 des Gesetzes weiter definiert ist. Die Maut wird für das Recht zur Nutzung des Straßennetzes gezahlt und gilt sowohl für dänische als auch für ausländische Lastkraftwagen. Die Maut deckt die Nutzung aller oder bestimmter Teile des Straßennetzes in den jeweiligen Ländern ab, und in Dänemark muss die Maut vor der Nutzung des Autobahnnetzes gezahlt werden, vgl. Abschnitt 7 Absatz 1 des Gesetzes. Für dänische Fahrzeuge wird die Maut für die Nutzung des dänischen Straßennetzes (vgl. Abschnitt 5 Absatz 1 des Gesetzes) entrichtet.

Nach dem Gesetz wird die Maut für die mautpflichtigen Fahrzeuge anhand von zwei Faktoren bestimmt: Gebührenzeitraum und Gebührensatz.

Der Gebührenzeitraum hängt davon ab, ob das Fahrzeug in Dänemark oder im Ausland zugelassen ist. Somit beträgt der Gebührenzeitraum für in Dänemark zugelassene Fahrzeuge immer 1 Jahr, die Gebühr wird bei der Zulassung an die dänische Zoll- und Steuerverwaltung gezahlt, und die nachfolgenden Abrechnungsfristen werden zusammen mit der Kraftfahrzeugsteuer gezahlt, während der Gebührenzeitraum für ausländische Fahrzeuge nach der Dauer der gewünschten Straßennutzung in Tagen, Wochen, Monaten und bis höchstens einem Jahr bestimmt wird.

ENTWURF

Der Mautsatz wird anhand der Abgasklasse des Fahrzeugs (Emissionsnorm) und der Anzahl der Achsen bestimmt. Die Differenzierung erfolgt auf der Grundlage der Abgasnormen im Anhang der Richtlinie 88/77/EWG vom 3. Dezember 1987, geändert durch die Richtlinie 91/452/EWG vom 1. Oktober 1991. Die festgelegten Abgasnormen werden als EURO I und II berechnet und zielen darauf ab, den Abgasausstoß gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zu begrenzen. Im Jahr 2009 verlagerte sich die Verordnung von Richtlinien auf Verordnungen. So wurde Euro VI mit der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 eingeführt.

Die festgelegten Abgasnormen werden nach den EURO-Kategorien I-VI berechnet und hängen davon ab, ob ein Fahrzeug die Anforderungen der festgelegten EURO-Normen erfüllt oder nicht. Die höchsten Mautsätze werden für die ältesten und umweltschädlichsten Fahrzeuge erhoben, d. h. solche, die keine EURO-Normen erfüllen.

Sobald die Maut gemäß der Abgasklasse und der Anzahl der Achsen entrichtet wurde, wird der Zugang zur Straßennutzung in den Vertragsländern innerhalb der Frist, für die die Zahlung erfolgt ist, gewährt. Die Maut muss vor der Fahrt auf den betreffenden Straßen bezahlt werden und kann nicht auf ein anderes Fahrzeug übertragen werden.

Die Kontrolle der Mautregelung ergibt sich aus Abschnitt 13 des Gesetzes und wird von der Polizei durchgeführt, die mautpflichtige Fahrzeuge auf mautpflichtigen Straßen in Dänemark stoppen kann, um zu überprüfen, ob die Maut registriert und entrichtet wurde. Die Kontrolle erfolgt in der Regel im Zusammenhang mit der Überprüfung anderer gesetzlicher Bestimmungen, z. B. Lenk- und Ruhezeiten oder zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand. Das Fahrzeug kann von der Polizei festgehalten werden, bis die Maut- und Bußgeldbeträge sowie die Gerichtskosten bezahlt sind oder eine Sicherheit für die Zahlung geleistet wurde.

Nach Abschnitt 14 des Gesetzes wird eine Person, die vorsätzlich oder grob fahrlässig falsche oder irreführende Angaben zu 1) der Entscheidung über die Zahlung einer Maut für das Fahrzeug 2) der Berechnung des Mautbetrags oder 3) der Mautbefreiung oder Mauterstattung im

ENTWURF

Zusammenhang mit der zeitraumbezogenen Straßenbenutzungsgebühr macht, bestraft.

Aus dem Gesetz ergibt sich auch, dass Sanktionen in Form einer Geldstrafe gegen jede Person verhängt werden können, die vorsätzlich oder grob fahrlässig gegen Bestimmungen der nach dem Gesetz erlassenen Vorschriften verstößt. Solche Regelungen wurden jedoch nicht erlassen.

Die Strafvorschriften in Abschnitt 14 des Gesetzes gelten auch für Unternehmen usw. (juristische Personen).

Die Höhe der Geldbußen in diesen Fällen für Verstöße gegen die geltenden Vorschriften über die Straßenbenutzungsgebühren betragen: eine Geldstrafe von 2 500 DKK für eine erstmalige Straftat, eine Geldstrafe von 5 000 DKK für eine zweite Straftat, eine Geldstrafe von 7 500 DKK für eine dritte Straftat, eine Geldstrafe von 10 000 DKK für eine vierte Straftat, eine Geldstrafe von 12 500 DKK für eine fünfte Straftat, eine Geldstrafe von 15 000 DKK für eine sechste Straftat und eine Geldstrafe von 15 000 DKK für eine siebte Straftat oder mehr.

Wenn mehrere Lastkraftwagen desselben Transportunternehmens innerhalb desselben Tages im Zusammenhang mit Verstößen gegen das Gesetz eingesetzt werden, werden die Fälle als mehrere Verstöße behandelt und gleichzeitig entschieden, unabhängig davon, ob an demselben Tag bereits ein Bußgeldbescheid erlassen wurde. Dies bedeutet, dass alle Verstöße, die innerhalb des betreffenden Tages festgestellt wurden, als erstmalige Straftat angesehen werden (sofern das Unternehmen zuvor keine solchen Verstöße begangen hat) und mit einer Geldstrafe von 2 500 DKK pro Lastkraftwagen geahndet werden. Werden dagegen dieselben oder andere Lastkraftwagen des betreffenden Transportunternehmens gestoppt und wird in diesem Zusammenhang innerhalb des nächsten Tages ein Bußgeldbescheid erlassen, so gilt dies als zweite Straftat (wenn am Vortag eine Geldbuße verhängt wurde), sodass die Geldbuße für den zweiten Tag auf 5 000 DKK pro Lastkraftwagen festgesetzt werden sollte.

Wenn das Unternehmen zuvor mehrfach bestraft wurde, aber nicht versehentlich erhöhte Geldbußen erhalten hat, wird die Geldbuße auf der

ENTWURF

Grundlage der tatsächlichen Anzahl der maßgeblichen früheren Verurteilungen ohne Rücksicht auf die vorherigen Geldbußen festgesetzt. Das derzeitige Bußgeldsystem basiert auf der polizeilichen Kontrolle und der allgemeinen kriminellen Zurechenbarkeitsbedingung.

3.1.1.3. Umweltzonen

Abschnitt 15a Absatz 1 des Umweltschutzgesetzes regelt, dass die Gemeinderäte von Kopenhagen, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg und Odense beschließen können, Umweltzonen in größeren zusammenhängenden städtischen Gebieten einzurichten, in denen ein erheblicher Verkehr mit Lastkraftwagen oder Bussen besteht, die mit einem Dieselmotor betrieben werden und die mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von 3 500 kg registriert sind, vgl. Abschnitt 15b. Ziel der Umweltzonen ist es, sauberere Luft für die Bürger zu gewährleisten, indem Anforderungen an die Feinstaubemissionen von schweren Nutzfahrzeugen gestellt werden.

Gemeinderäte anderer Gemeinden können nach vorheriger Genehmigung des Umweltministers über die Einrichtung von Umweltzonen in größeren zusammenhängenden städtischen Gebieten entscheiden, in denen ein erheblicher Verkehr mit solchen Fahrzeugen besteht, vgl. Abschnitt 15a Absatz 2 des Umweltschutzgesetzes. Damit eine Genehmigung erteilt werden kann, müssen die Grenzwerte für die Feinstaubbelastung eingehalten werden.

In Abschnitt 15a Absatz 6 des Umweltschutzgesetzes heißt es, dass der Gemeinderat Entscheidungen über Umweltzonen veröffentlicht, einschließlich der Einrichtung einer Umweltzone, der Erweiterung einer Umweltzone, der Einbeziehung zusätzlicher Fahrzeugtypen in einer Umweltzone, der Verkleinerung einer Umweltzone, der Umleitung von Transitwegen in einer Umweltzone und der Abschaffung einer Umweltzone. Von der Veröffentlichung der Entscheidung des Gemeinderats über die Einrichtung oder geografische Ausdehnung einer Umweltzone bis zum Inkrafttreten der Umweltzone müssen mindestens 14 Monate vergehen, vgl. Abschnitt 15a Absatz 6 des Umweltschutzgesetzes.

ENTWURF

Die Sund & Bælt Holding A/S übernimmt Aufgaben im Zusammenhang mit der Kontrolle von Fahrzeugen in den Umweltzonen. Hierbei handelt es sich um Aufgaben im Zusammenhang mit der automatischen Registrierung von Kennzeichen zu Vollstreckungszwecken gegen mautpflichtige Personen, die die Umweltzonenanforderungen nicht erfüllen, sowie der Unterstützung des Fallmanagements der Umweltschutzbehörde. Die Umweltschutzbehörde wurde als zuständige Kontrollbehörde benannt.

Weitere Informationen zu Umweltzonen finden Sie im Umweltschutzgesetz, vgl. konsolidiertes Gesetz Nr. 100 vom 19. Januar 2022 in der jeweils geltenden Fassung.

Die Sund & Bælt Holding A/S kann gemäß dem Gesetz Nr. 588 vom 24. Juni 2005 Aufgaben im Zusammenhang mit der Regelung des Straßenverkehrs übernehmen, die dem Unternehmen gesetzlich oder gemäß dem Gesetz auferlegt werden, einschließlich in Bezug auf Mautregelungen und Zahlungsabwicklung sowie Informationen darüber.

3.1.2. Überlegungen des dänischen Steuerministeriums

Heute entsprechen die Mautgebühren für den Lkw-Verkehr nicht den sozialen Kosten, die sich aus Schäden an der Infrastruktur, Unfällen, Lärm, Luftverschmutzung, Beitrag zur Staubbildung und CO₂-Emissionen durch Lkw-Verkehr ergeben. Die derzeitigen Mautgebühren für den Lkw-Verkehr sind somit deutlich niedriger als die (externen) Kosten, die der Gesellschaft in Bezug auf Schäden an der Infrastruktur, Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung, Beitrag zur Staubbildung und CO₂-Emissionen entstehen.

Für Lastkraftwagen, die innerhalb eines bestimmten Zeitraums in begrenztem Umfang genutzt werden, wird die gleiche Maut gezahlt wie für Lastkraftwagen, die erheblich genutzt werden. Somit enthält die derzeitige Straßenbenutzungsgebühr keine gezielte Anreizstruktur zur Begrenzung des Schwerlastverkehrs, da es sich um eine zeitraumbezogene Maut handelt.

Im Gegensatz dazu bietet eine kilometerbasierte Maut mehr Anreize, um die Ökologisierung des Schwerlastverkehrs zu fördern, da sie in direktem Zusammenhang mit der Nutzung von Fahrzeugen steht. Die

ENTWURF

Differenzierung der Mautsätze nach den CO₂-Emissionen von Fahrzeugen bietet zusätzliche Anreize und trägt damit weiter zur Erreichung der grünen Ziele bei.

Darüber hinaus beinhaltet eine kilometerbasierte Maut eine gezielte Besteuerung der sozioökonomischen Kosten im Zusammenhang mit dem Fahren von Lastkraftwagen, einschließlich Schäden an Infrastruktur, Unfällen, Lärm, Luftverschmutzung, Beitrag zur Staubbildung und CO₂-Emissionen.

Da die derzeitigen Mautgebühren für den Lkw-Verkehr deutlich unter den (externen) Kosten liegen, wird daher eine neue Maut für den Straßenverkehr mit sozioökonomischem Nutzen bewertet.

3.1.3. Die vorgeschlagene Regelung

3.1.3.1. Abgedeckte Fahrzeuge

Es wird vorgeschlagen, für die Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von 12 000 kg oder mehr eine kilometerabhängige Maut für Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen (Anhänger oder Sattelanhänger) einzuführen. Dies ist eine Erweiterung der Gruppe von Fahrzeugen, die nach dem Gesetz über die Straßenbenutzungsgebühren mautpflichtig sind. Derzeit gibt es rund 43 000 Lastkraftwagen in der dänischen Flotte, von denen ca. 35 500 eine zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand von 12 000 kg oder mehr haben.

Die Beschränkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge für die Güterbeförderung bedeutet, dass beispielsweise Fahrschulautos oder Lastkraftwagen, die auf einen Jahrmarkt oder Zirkus als Eigentümer/Nutzer zugelassen sind, auch künftig nicht mautverpflichtet sind. Darüber fallen Oldtimer-Lkw nicht unter das Mautgesetz, da sie nicht in den Anwendungsbereich des Gesetzes über Straßenbenutzungsgebühren fallen, welches Lastkraftwagen für die Güterbeförderung betrifft.

Ferner beabsichtigt die Regierung, dass ab dem 1. Januar 2027 Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand zwischen 3 500 und 12 000 kg von der kilometerbasierten Mautregelung abgedeckt werden. Ein entsprechender Entwurf eines Rechtsakts wird zu einem späteren

ENTWURF

Zeitpunkt vorgelegt, um diesen Teil des Abkommens umzusetzen. Damit soll die letzte Änderung der Eurovignetten-Richtlinie ordnungsgemäß umgesetzt werden, wonach Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand zwischen 3 500 und 12 000 kg bis spätestens 25. März 2027 mautpflichtig sein werden.

Die jüngste Änderung der Eurovignetten-Richtlinie sieht 3 Gewichtsklassen für Lastkraftwagen vor, die Mautelemente im Zusammenhang mit Luftverschmutzung und Lärm enthalten, und 5 CO₂-Emissionsklassen, d. h. insgesamt 15 Mautklassen, die jeweils ihren eigenen Mautsatz haben, woran sich die Mitgliedstaaten anpassen müssen. Ab 2027 werden die Gewichtsklassen auf 4 Gewichtsklassen ausgeweitet, wobei Fahrzeuge von 3 500 bis 12 000 kg in die Mautregelung der Mitgliedstaaten aufgenommen werden. Dies ist im vorliegenden Gesetzentwurf nicht geregelt. Die Richtlinie sieht daher vor, dass die Mautgebühren nach den spezifischen CO₂-Emissionen jedes Fahrzeugs differenziert werden, um den Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge zu fördern.

3.1.3.2. Von der Maut befreite Fahrzeuge

Aus Abschnitt 11 des Gesetzes über die Straßenbenutzungsgebühr ergibt sich, dass die Mautbefreiung für folgende Fahrzeuge gilt: 1) Fahrzeuge der Streitkräfte und der staatlichen regionalen Rettungsdienste, 2) Fahrzeuge, die speziell für Brandbekämpfungs- und Rettungseinsätze bestimmt sind und ausschließlich von Notdiensten genutzt werden, sowie Fahrzeuge von Notdiensten, die ausschließlich von den Notdiensten benutzt und nicht kommerziell im Wettbewerb mit privaten Wirtschaftsteilnehmern genutzt werden, 3) Fahrzeuge der Polizei und 4) Fahrzeuge der Straßendienste.

Es wird vorgeschlagen, die Ausnahmen für Fahrzeuge, die nach dem Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren von der Maut befreit sind, beizubehalten.

Die Mautbefreiungen unterliegen der Bedingung, dass die Fahrzeuge von außen als für diese Zwecke bestimmt erkannt werden können.

Bei Fahrzeugkombinationen bestimmt das Kraftfahrzeug, ob die Kombination von der Maut befreit ist.

3.1.3.3. Das abgedeckte Straßennetz und die Grundsätze für die Festlegung des Straßennetzes

Nach dem Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren hängt die Abgrenzung des mautpflichtigen Straßennetzes davon ab, ob der Lastkraftwagen usw. in Dänemark oder im Ausland registriert ist, vgl. Abschnitt 2 Absätze 1 und 4. Bei Fahrzeugen, die in Dänemark zugelassen sind, ist das gesamte dänische Straßennetz mautpflichtig. Bei ausländischen Fahrzeugen ist das mautpflichtige Straßennetz auf Autobahnen beschränkt.

Es wird vorgeschlagen, dass das mautpflichtige Straßennetz ab dem 1. Januar 2025 den Großteil des staatlichen Straßennetzes und einer Reihe kommunaler Abschnitte, einschließlich aller öffentlichen Straßen in Umweltzonen, abdeckt. Alle mautpflichtigen Straßen sind in Anhang 1 aufgeführt. Dieser Teil des dänischen Straßennetzes erstreckt sich auf insgesamt rund 10 900 km und wird auf etwa 75 % der Gesamtkilometer von Lastkraftwagen geschätzt.

Straßenabschnitte zwischen Städten, Autobahnen und die anderen Teile des staatlichen Straßennetzes werden zusammen mit den kommunalen Straßen, die parallel oder diagonal verlaufen können, in das mautpflichtige Straßennetz aufgenommen. Letztere werden einbezogen, wenn die dänische Straßendirektion festgestellt hat, dass diese Straßen Ausweichwege zum staatlichen Straßennetz, hauptsächlich zum Autobahnnetz, darstellen. Das Konzept des Ausweichverkehrs betrifft das Phänomen, dass Fahrer in mautpflichtigen Fahrzeugen auf Straßen fahren wollen, die parallel zu den mautpflichtigen Staatsstraßen verlaufen, um die Zahlung der Maut zu vermeiden. Dies kann durch die Erhebung von Mautgebühren auf kommunalen Straßen, bei denen ein besonderes Risiko von Ausweichverkehr besteht, entgegengewirkt werden. In Städten mit stadtnahen Autobahnen, einschließlich der größten Städte und der Metropolregion Kopenhagen, wird das gesamte Staatsstraßennetz als Ausgangspunkt abgedeckt. Es kann einzelne Staatsstraßen in größeren Städten und Umweltzonen geben, die ausgenommen sind, wenn die dänische Straßendirektion ausdrücklich festgestellt hat, dass ihre Einbeziehung die Gefahr von Ausweichverkehr mit sich bringen würde, und wenn man davon ausgehen kann, dass dies nicht durch die Erhebung von Mautgebühren auf kommunalen Parallelstraßen ausgeglichen wird.

ENTWURF

Kommunale Straßen in Umweltzonen sind in das mautpflichtige Straßennetz einbezogen, aber einige kommunale Straßen sind gemäß dem Entwurf nach der Bewertung der dänischen Straßendirektion von der Mautpflicht befreit, um eine korrekte Messung und Berechnung der Maut im Zusammenhang mit den zugehörigen Bordgeräten zu gewährleisten. So gibt es Fälle, in denen es notwendig war, einzelne kommunale Straßen auf der Grundlage einer spezifischen Bewertung dessen, was durch ein System unterstützt werden kann, auszulassen.

In Städten mit mautpflichtigen Umgehungsstraßen oder Umgehungsstraßen mit wenigen potenziellen Ausweichverkehrswegen werden Mautgebühren auf die wichtigsten kommunalen Straßen erhoben, um Ausweichverkehr zu vermeiden.

In Städten mit mautpflichtigen Umgehungsstraßen oder Umgehungsstraßen mit vielen potenziellen Ausweichverkehrswegen durch die Stadt werden die Innenstadt- und Ringstraßen/Umgehungsstraßen von Mautgebühren befreit, wenn die dänische Straßendirektion der Ansicht ist, dass ein solches dichtes Straßennetz nicht durch ein System unterstützt werden kann. Bei Kleinstädten mit Umgehungsstraßen und/oder Straßen durch das Zentrum mit mautpflichtigen Straßen werden Mautgebühren auf Ausweichverkehrswegen erhoben, wenn die Möglichkeit besteht, eine Maut von mehr als 5 km zu vermeiden, oder wenn die dänische Straßendirektion die Straße auf der Grundlage einer professionellen Straßenbewertung benannt hat, auch auf der Grundlage des Modells der grünen Mobilität (früher das nationale Verkehrsmodell). Das Modell soll die Gesamtverkehrsströme in Dänemark sowie zwischen Dänemark und anderen Ländern beleuchten. Das Modell der grünen Mobilität untermauert die Verkehrsberechnungen und sozioökonomischen Analysen, die wesentliche Entscheidungskriterien für die Priorisierung von Infrastrukturprojekten darstellen.

Im Entwurf sind einzelne Teile des staatlichen Straßennetzes und einzelne Teile des kommunalen Straßennetzes entweder von der Maut befreit oder mautpflichtig, wie von der dänischen Straßendirektion festgelegt, um ein zusammenhängendes und leicht zu kommunizierendes mautpflichtiges Straßennetz zu schaffen.

ENTWURF

Die vorgeschlagene Abgrenzung des Straßennetzes unterscheidet sich von dem bestehenden mautpflichtigen Straßennetz. Während das mautpflichtige Straßennetz derzeit für mautpflichtige dänische Lastkraftwagen das gesamte Straßennetz und für mautpflichtige ausländische Lastkraftwagen die Autobahnen umfasst, wird unter anderem vorgeschlagen, eine neue Mautregelung einzuführen, nach der ab dem 1. Januar 2025 nicht das gesamte Straßennetz abgedeckt sein wird.

Bei der Einbeziehung nur eines begrenzten Teils des Straßennetzes wird unter anderem aufgrund der Erfahrungen aus dem Ausland davon ausgegangen, dass die Einführung von kilometerbasierten Mautgebühren in einer überschaubareren Weise erfolgen wird, als wenn das gesamte Straßennetz bei Einführung der Regelung einbezogen werden sollte.

3.1.3.4. Länge der auf dem mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegten Strecke

Es wird vorgeschlagen, zu verlangen, dass ein mautpflichtiges Fahrzeug entweder über ein funktionsfähiges Bordgerät verfügt oder dass vor dem Fahren auf dem mautpflichtigen Straßennetz ein Streckenticket für die Fahrt erworben wird. Das Bordgerät und das Streckenticket sind im Folgenden beschrieben.

3.1.3.4.1 Bordgeräte

Es wird vorgeschlagen, die Maut bei der elektronischen Registrierung der Fahrt über Bordgerät gemäß der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (EETS-Richtlinie) zu erheben.

Dies bedeutet, dass das mautpflichtige Fahrzeug über ein Bordgerät verfügen muss, welches gewährleistet, dass das Fahren automatisch zum Zwecke der Berechnung und Erhebung der Maut registriert wird. Somit können die mautpflichtigen Personen einen Vertrag mit einem Mautdienstleister (EETS-Anbieter) schließen, der dem Nutzer (EETS-Nutzer) ein EETS-zugelassenes Bordgerät gegen Entgelt zur Verfügung stellt, das Fahrzeugdaten in Form von Satellitenpositionen während des Fahrens erfassen kann.

ENTWURF

Ein Mautdienst im Sinne der EETS-Richtlinie bezeichnet einen Dienst, der es Nutzern ermöglicht, ein Fahrzeug in einem oder mehreren EETS-Bereichen im Rahmen eines einzigen Vertrags und erforderlichenfalls mit einem Bordgerät (OBE) zu nutzen, und der Folgendes umfasst: a) erforderlichenfalls die Bereitstellung eines maßgeschneiderten OBE für die Nutzer und Aufrechterhaltung seiner Funktionsfähigkeit; b) die Gewährleistung, dass dem Mauterheber die vom Nutzer geschuldete Maut entrichtet wird; c) die Bereitstellung des Zahlungsmittels, mit dem die Zahlung erfolgen soll, oder die Annahme eines bereits vorhandenen Zahlungsmittels; d) die Erhebung der Maut vom Nutzer; e) die Verwaltung der Kundenbeziehungen mit dem Nutzer; und f) die Umsetzung und Einhaltung der Sicherheits- und Datenschutzrichtlinien für die Mautsysteme.

Das Bordgerät ist immer im Fahrzeug vorhanden und ist daher ein physisches Gerät. Das Bordgerät muss den EU-Rechtsnormen entsprechen, die in der EETS-Richtlinie festgelegt sind.

Auf dieser Grundlage wird die genaue Fahrtstrecke des Lastkraftwagens mithilfe von Algorithmen in einem 100 % automatisierten Prozess wiederhergestellt, indem die erfassten Fahrzeugdaten mit einer digitalen Straßenkarte abgeglichen werden. Dies geschieht technisch durch die Verknüpfung von Satellitenpositionen mit einer digitalen Straßenkarte, die in Straßenabschnitte unterteilt ist.

Ein Straßenabschnitt ist ein elektronisch vordefiniertes Stück Straße, das zwischen zwei Kreuzungen des Straßennetzes verläuft, z. B. von einer Kreuzung zur nächsten Kreuzung. Die Entfernung wird in Kilometern gemessen. Die Methode wird als Map-Matching bezeichnet und wird derzeit z. B. in den kilometerbasierten Mautregelungen in Deutschland und Belgien eingesetzt.

Zur Berechnung der Länge der Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz, wenn das mautpflichtige Fahrzeug über ein Bordgerät verfügt, sind alle Straßenabschnitte, auf denen das betreffende mautpflichtige Fahrzeug während der Fahrt fährt, in ihrer gesamten Länge einzubeziehen, auch

wenn das Fahrzeug nicht unbedingt jeden Straßenabschnitt vollständig abfährt.

Die Längen der einzelnen Straßenabschnitte sind in Anhang 1 des Gesetzes festgelegt.

Das Fahren auf Straßenabschnitten ohne Mautpflicht wird nicht in die Berechnung einbezogen. Das Fahren auf Straßen, die außerhalb der geografischen Abgrenzung des mautpflichtigen Straßennetzes liegen, einschließlich der Fahrt im Ausland oder mit einer Fähre usw., wird daher nicht berücksichtigt.

Die im mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegte Strecke wird berechnet, indem zunächst die Längen addiert werden, die in Kilometern der Gesamtzahl der Straßenabschnitte berechnet werden, auf denen das mautpflichtige Fahrzeug während seiner Fahrt fährt. Als nächstes kann die Maut berechnet werden, indem die Anzahl der Kilometer mit dem anwendbaren Satz für die CO₂-Emissionsklasse des Fahrzeugs usw. multipliziert wird.

In Fällen, in denen die Maut anhand von Bordgeräten berechnet wird, die an das mautpflichtige Fahrzeug angeschlossen sind, wird die Maut von der Sund & Bælt Holding A/S berechnet, die Rechnungsstellung wird jedoch vom EETS-Anbieter durchgeführt, vgl. Nummer 3.1.3.5.2 (EETS-Anbieter).

3.1.3.4.2. Streckentickets

Für Nutzer des mautpflichtigen Straßennetzes, die keine satellitengestützten Bordgeräte angeschlossen haben, vgl. Nummer 3.1.3.4.1 (Bordgeräte) oder wenn das Bordgerät nicht funktioniert, wird vorgeschlagen, die Möglichkeit einzuführen, dass der Eigentümer/Nutzer des mautpflichtigen Fahrzeugs stattdessen die Maut für die Nutzung des mautpflichtigen Straßennetzes durch den Kauf eines Streckentickets zahlen kann. Das Modell eines Streckentickets ähnelt dem eines ähnlichen Systems in Deutschland.

Ein Streckenticket stellt die Maut für die Nutzung des mautpflichtigen Straßennetzes für 24 Stunden für eine vorher festgelegte Fahrtstrecke dar.

ENTWURF

Das Streckenticket kann digital über eine von der Sund & Bælt Holding A/S verwaltete Website vor dem Antritt der mautpflichtigen Fahrt erworben werden.

Die Verpflichtung zur Zahlung der Maut und die Höhe der Maut sind gleich, unabhängig davon, ob ein Bordgerät verwendet wird oder ob ein Streckenticket gekauft wird. Es gibt also keinen wirtschaftlichen Vorteil bei der Wahl des einen oder des anderen. In Anbetracht der Kosten für den Kauf eines Bordgeräts, kann es in bestimmten Fällen billiger sein, Streckentickets zu kaufen, z. B. wenn die Kilometerleistung sehr niedrig ist.

Im Zusammenhang mit dem Kauf eines Streckentickets müssen sowohl dänische als auch ausländische mautpflichtige Personen ihren Vor- und Nachnamen, ihre E-Mail-Adresse, ihre Telefonnummer und gegebenenfalls die Wohnadresse der mautpflichtigen Person angeben. Darüber hinaus müssen für in Dänemark zugelassene Fahrzeuge die in den Zulassungspapieren des Fahrzeugs angegebenen Informationen zu Nationalitätskennzeichen, Fahrzeugidentifikationsnummer, Kennzeichen, zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand und CO₂-Emissionsklasse angegeben werden.

Außerdem müssen gültige Zahlungskarteninformationen und der Startpunkt für die Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz nach dem Kauf (Beginn der Gültigkeitsdauer) und die geplante Fahrtstrecke auf dem mautpflichtigen Straßennetz angegeben werden. Die Angaben können bis zum Startpunkt der mautpflichtigen Fahrt geändert werden.

Sobald die Strecke auf dem mautpflichtigen Straßennetz abgeschlossen ist und die tatsächlich zurückgelegte Strecke daher der mautpflichtigen Person bekannt ist, muss innerhalb von 24 Stunden nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Streckentickets eine Änderung der geplanten Fahrtstrecke vorgenommen werden, wenn die geplante Fahrtstrecke nicht der tatsächlich zurückgelegten Strecke entspricht.

Es wird vorgeschlagen, dass ein mautpflichtiges Fahrzeug, für das die Mautzahlung durch ein Streckenticket abgedeckt werden soll, als CO₂-Emissionsklasse 1 eingestuft wird, was die höchste Mautzahlung mit sich

bringt, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 8 Absatz 7, es sei denn, beim Kauf wird eine andere CO₂-Emissionsklasse angegeben. Dies sollte einen Anreiz für den Eigentümer/Nutzer des Fahrzeugs bieten, genau anzugeben, welches Fahrzeug das Streckenticket betrifft, und es soll sichergestellt werden, dass es nicht möglich ist, eine niedrigere Mautzahlung zu erhalten, wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass das mautpflichtige Fahrzeug dazu berechtigt ist.

Es wird vorgeschlagen, dass das Streckenticket vor dem Startpunkt der eigentlichen mautpflichtigen Fahrt storniert werden kann. Dies kann beispielsweise relevant sein, wenn der Eigentümer/Nutzer die Pläne ändert usw.

3.1.3.5. Verwaltung des „kilometerbasierten Mautsystems“

3.1.3.5.1. Sund & Bælt Holding A/S

Es wird vorgeschlagen, die Sund & Bælt Holding A/S zur Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Rolle des Mauterhebers zu bevollmächtigen. Der benannte Mauterheber ist in Artikel 2 Nr. 4 der EETS-Richtlinie definiert als eine öffentliche oder private Einrichtung, die Mautgebühren für den Verkehr von Fahrzeugen in einem in Artikel 2 Nr. 8 der Richtlinie als eine Straße, ein Straßennetz, ein Bauwerk wie eine Brücke oder ein Tunnel oder eine Fähre definierten EETS-Gebiet erhebt, wenn die Mautgebühren über ein elektronisches Mautsystem erhoben werden.

Dies bedeutet, dass die Sund & Bælt Holding A/S für den Betrieb der Mautregelung einschließlich Berechnung, Erfassung und Kontrolle der Einhaltung der Mautregelung verantwortlich ist. Es wird also die Sund & Bælt Holding A/S sein, die die Länge der mautpflichtigen Fahrt und die Höhe der Maut berechnet. Auf der anderen Seite werden die EETS-Anbieter die Rechnungen im Namen der Sund & Bælt Holding A/S ausstellen und dabei die Sund & Bælt Holding A/S als Mauterheber angeben. Die Sund & Bælt Holding A/S führt anschließend die Maut an die dänische Zoll- und Steuerverwaltung ab. Im Zusammenhang mit der Annahme des Gesetzentwurfs wird die Sund & Bælt Holding A/S dem Gesetz über die Einziehung öffentlich-rechtlicher Verbindlichkeiten (Inkassogesetz) unterliegen.

ENTWURF

Ferner wird vorgeschlagen, dass die Sund & Bælt Holding A/S den Kauf und die Ausstellung der elektronischen Streckentickets einrichten und durchführen sollte. So wird die Sund & Bælt Holding A/S in den Fällen, in denen sich eine mautpflichtige Person entscheidet, ihre Maut durch den Kauf eines Streckentickets für die Mautgebühr zu bezahlen, den Ablauf aller damit verbundenen Schritte unterstützen und sicherstellen.

Die Sund & Bælt Holding A/S wird IT-Plattformen und technische Lösungen für die Ausstellung und den Kauf von Streckentickets entwickeln und ist für die Betreuung der Nutzer beim Kauf von Streckentickets usw. verantwortlich. Der EETS-Anbieter, vgl. Nummer 3.1.3.5.2 (EETS-Anbieter), wird daher keine Aufgaben im Zusammenhang mit Streckentickets ausführen.

Die Sund & Bælt Holding A/S hat im Zusammenhang mit dem Betrieb der festen Verbindungen über den Großen Belt und den Öresund und der Durchführung der Aufgaben der Fahrzeugkontrolle in Umweltzonen (vgl. Abschnitt 15e des Umweltschutzgesetzes) die Kompetenz zur Erhebung von Mautgebühren und zur Durchführung von Kontrollen erworben. Die Sund & Bælt Holding A/S hat auch Geschäftssysteme und Support-Funktionen eingerichtet, die den Kundendienst, die technische Überwachung, die Kundenkommunikation, das Self-Service-Portal usw. für die oben genannten Systeme übernehmen.

3.1.3.5.2. EETS-Anbieter

Der Bereich der EETS-Anbieter ist durch EU-Recht geregelt, weshalb vorgeschlagen wird, die Regulierung der EETS-Anbieter mit der EETS-Richtlinie in Einklang zu bringen. Artikel 15 der Richtlinie legt die Bedingungen fest, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme für das gesamte Straßennetz der Union gilt.

Ein EETS-Anbieter im Sinne von Artikel 2 Nr. 6 der EETS-Richtlinie ist eine juristische Person, die einem EETS-Nutzer (Eigentümer oder Nutzer eines mautpflichtigen Fahrzeugs) im Rahmen eines gesonderten Vertrags Zugang zu einem EETS-Gebiet (ein Straßennetz, in dem Mautgebühren über ein elektronisches Mautsystem erhoben werden) gewährt, die Maut an den zuständigen Mauterheber überweist und die im

ENTWURF

Niederlassungsmitgliedstaat registriert ist. Die dänische Straßendirektion genehmigt eine juristische Person in Dänemark, die ein elektronisches Gerät (Bordgerät) anbieten möchte, das für die Zahlung auf Mautstraßen verwendet werden kann. BroBizz A/S ist ein Beispiel für einen zugelassenen EETS-Anbieter in Dänemark. EETS-Anbieter, die in anderen EU-Ländern zugelassen sind, haben zu den gleichen Bedingungen wie ein in Dänemark zugelassener EETS-Anbieter Zugang zum Mautdienst in Dänemark.

Für den Zugang zum Mautdienst verpflichtet die Richtlinie den EETS-Anbieter, einen Vertrag mit dem Mauterheber abzuschließen, um die Beziehung zwischen den beiden Parteien zu regeln.

Um Transparenz und diskriminierungsfreien Zugang zu EETS-Gebieten für alle EETS-Anbieter zu gewährleisten, sollte der Mauterheber gemäß der Richtlinie alle erforderlichen Informationen über die Zugangsrechte in einer EETS-Gebietsvorgabe veröffentlichen.

3.1.3.6. Überwachung der Regelung und der strafrechtlichen Bestimmungen

Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass die vorgeschlagene Mautregelung wirksam durchgesetzt wird und die Einhaltung systematisch überprüft wird, um die volle Wirksamkeit der Regelung zu gewährleisten.

Die Sund & Bælt Holding A/S übernimmt eine Reihe von Aufgaben im Zusammen mit der Betreuung der Nutzer der festen Verbindungen über den Großen Belt und den Öresund und andere Aspekte im Zusammenhang mit der Erhebung und Einziehung von Nutzungsgebühren für die Nutzung der festen Verbindungen, einschließlich ANPR-Technologie (Automatische Kennzeichenerfassung), sowie Kontrollen im Zusammenhang mit ihrer Durchsetzung. ANPR ist die Abkürzung für Automatic Number Plate Recognition, bei der Kameras das Fahrzeug und seine Kennzeichen fotografieren.

Die Erfahrung der Sund & Bælt Holding A/S mit der ANPR-Technologie wurde zuletzt vom Staat genutzt, als das Unternehmen die Aufgabe hatte, Daten mithilfe von ANPR zur Anwendung bei der Durchsetzung der Umweltzonenvorschriften durch die Umweltschutzbehörde zu erheben

ENTWURF

sowie bei der Fallverwaltung und dem Zahlungseinzug, der Zulassung ausländischer Fahrzeuge und der Information über das System zu helfen. Es ist anzumerken, dass es eine bedeutende technologische Entwicklung auf dem Gebiet der Bildverarbeitung gegeben hat, die es unter anderem ermöglicht, das Kennzeichen eines vorbeifahrenden Fahrzeugs mit einem sehr hohen Grad an Sicherheit richtig zu lesen.

Gemäß Abschnitt 17a über die Sund & Bælt Holding A/S wurde im Zusammenhang mit der Zuweisung der Umweltzonen eine Rechtsgrundlage geschaffen, die es dem Unternehmen ermöglicht, die Aufgabe nach dem Gesetz über personenbezogene Daten zu erfüllen, auch in Bezug auf die Registrierung von Kennzeicheninformationen und die Speicherung von Bildern usw.

Vor diesem Hintergrund wird erachtet, dass die Aufgabe der Erhebung von Daten zur Kontrolle der Mautregelung der Sund & Bælt Holding A/S zugewiesen werden kann.

Die vorgeschlagene Kontrolle stützt sich wie bei der Umweltzonenregelung auf die Ablesung von Kennzeichen in Verbindung mit Informationen im nationalen Fahrzeugregister. Zu einem großen Teil wird es sich um eine Mautregelung handeln, die auf digitaler Kontrolle und nicht auf physischer Kontrolle basiert.

Die Sund & Bælt Holding A/S wird Daten sammeln, indem sie die Kennzeichen von Fahrzeugen, die auf einem mautpflichtigen Straßenabschnitt vorbeifahren, scannt oder über mobile Kameras erfasst.

Die Kontrolleinheit bestimmt, ob im Fahrzeug ein Bordgerät vorhanden ist oder ob ein Streckenticket im Voraus erworben wurde.

Wurde kein EETS-Gerät an das Fahrzeug angeschlossen oder wurde vor der Fahrt keine Strecke registriert oder wurde kein Streckenticket gekauft, und wurde dies nicht innerhalb von 48 Stunden korrigiert, um der tatsächlich zurückgelegten Strecke zu entsprechen, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 8 Absatz 5, übermittelt die Sund & Bælt Holding A/S nach der Identifizierung mittels Kennzeichenerfassung

ENTWURF

Informationen an die dänische Straßenverkehrsbehörde im Hinblick auf den möglichen Erlass eines Bußgeldbescheids, vgl. Nummer 3.1.3.6.2.

Dies trägt dazu bei, die Durchsetzung zu verschärfen, und das Risiko, entdeckt zu werden, wird im Vergleich zu den derzeitigen Durchsetzungsmaßnahmen voraussichtlich erheblich steigen.

Die Aufsicht über die Aufgaben der Sund & Bælt Holding A/S nach diesem Gesetz wird vom Verkehrsminister wahrgenommen, da das Unternehmen in die Zuständigkeit des Verkehrsministeriums fällt. Der Verkehrsminister ist auch befugt, Anweisungen in Bezug auf die Sund & Bælt Holding A/S zu erteilen, vgl. Abschnitt 8 Absatz 2 des Gesetzes über die Sund & Bælt Holding A/S, der besagt, dass der Verkehrsminister in Angelegenheiten von erheblicher Bedeutung der Sund & Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen und A/S Øresundsforbindelsen gemäß Absatz 1 allgemeine oder besondere Anweisungen für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erteilen kann.

Für die Aufgabenabwicklung der Sund & Bælt Holding A/S wird im Gesetz über die Sund & Bælt Holding A/S die erforderliche Rechtsgrundlage für den Schutz personenbezogener Daten eingeführt.

3.1.3.6.1. Verschuldensunabhängige Haftung

Um die Einhaltung der vorgeschlagenen Mautregelung zu gewährleisten, wird die Auffassung vertreten, dass im Rahmen der vorgeschlagenen automatischen digitalen Kontrolle eine verschuldensunabhängige Haftung eingeführt werden sollte.

Die vorgeschlagene Mautregelung wird in vielerlei Hinsicht der Umweltzonenverordnung im Umweltschutzgesetz entsprechen, da unter anderem die Überprüfung von Verstößen in gleicher Weise mit einzelnen mobilen und festen Kameras durchgeführt wird, die für die Erfassung von Kennzeichendaten verwendet werden. Somit werden Verstöße im Rahmen der vorgeschlagenen Mautregelung mit Verstößen gegen das Umweltzonensystem vergleichbar sein, wenn in einer Vielzahl von Fällen auf der Grundlage klarer Kontrolldaten eine strafrechtliche Verantwortung auf objektiver Basis auferlegt wird. Für das Umweltzonensystem und seine digitale Durchsetzung siehe die Anmerkungen zum Entwurf des Gesetzes

ENTWURF

zur Änderung des Umweltschutzgesetzes und des Gesetzes über die Sund & Bælt Holding A/S, vgl. den dänischen Parlamentsanzeiger 2019-20, Anhang A-C.

Mit der Einführung einer verschuldensunabhängigen Haftung für Verstöße gegen die Mautregelung würde der eingetragene Eigentümer oder Nutzer des Fahrzeugs mit einer Geldstrafe geahndet, es sei denn, eine andere Person war zum Zeitpunkt der Straftat im Besitz des Fahrzeugs, sei es durch eigenmächtige Nutzung des Fahrzeugs ohne Zustimmung des Eigentümers, Diebstahl oder auf eine andere unberechtigte Weise. Es wäre daher nicht erforderlich, nachzuweisen, dass der eingetragene Eigentümer oder Nutzer das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Verstoßes geführt hat, und es wäre nicht erforderlich, dass der Verstoß vorsätzlich oder fahrlässig begangen wurde.

Der Eigentümer oder Nutzer haftet nicht strafrechtlich, wenn eine andere Person zum Zeitpunkt der Straftat unberechtigt im Besitz des Fahrzeugs war, vgl. Abschnitt 16 Absatz 3. Zu diesen Fällen gehören z. B., wenn das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Verstoßes nicht im Besitz des Eigentümers oder Nutzers war, z. B. durch eigenmächtige Nutzung des Fahrzeugs ohne Zustimmung des Eigentümers, Diebstahl oder andere Eigentumsdelikte.

Für alle Arten von Fahrzeugen haben die Eigentümer oder Nutzer selbst einen Einfluss auf die Person, der sie ihr Fahrzeug anvertrauen, und können daher diese Person anweisen, die Mautregelung nicht zu verletzen.

Eine verschuldensunabhängige Haftung gewährleistet eine rasche und effiziente Bearbeitung von Verstößen gegen die Mautregelung. Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass die Durchsetzung der Mautregelung wirksam bleibt, um die Einhaltung der Regelung und die angestrebten Klimaauswirkungen zu gewährleisten.

Somit gibt es ein soziales Anliegen, das mit der Mautregelung in Form der erwarteten CO₂-Reduktion verbunden ist.

Für alle Arten von Fahrzeugen haben die Eigentümer oder Nutzer selbst einen Einfluss auf die Person, der sie ihr Fahrzeug anvertrauen, und können daher diese Person anweisen, nicht ohne Zahlung der Maut zu

ENTWURF

fahren. Der Eigentümer kann sein Fahrzeug auch mit einem EETS-Gerät ausstatten.

Eine verschuldensunabhängige Haftung sollte auch aus ressourcenbezogenen Gründen eingeführt werden. Es besteht eine starke Vermutung, dass bei Fahrzeugen, die das mautpflichtige Straßennetz nutzen wollen, in einem erheblichen Anteil der Fälle ein gewerblicher Eigentümer oder Nutzer für das Fahrzeug und dessen Nutzung verantwortlich ist. Mit der Einführung einer verschuldensunabhängigen Haftung müssen die Fälle keine Beweise dafür berücksichtigen, wer das Fahrzeug geführt hat, und es ist nicht mehr erforderlich, dass der Verstoß vorsätzlich oder fahrlässig begangen wurde. Eine verschuldensunabhängige Haftung wird eine rasche und effiziente Bearbeitung von Verstößen gegen die Mautregelung gewährleisten, was für die Wahrnehmung der Mautkontrolle als wirksam und somit für die Einhaltung der Regelung und die Erreichung der angestrebten Klimaauswirkungen von wesentlicher Bedeutung ist.

Eine Regelung, die in jedem Einzelfall auf konkreten Beweisen in Bezug darauf beruht, wer das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Verstoßes geführt hat, erfordert einen deutlich höheren Zeit- und Ressourcenaufwand durch die Polizei in Bezug auf die Zuweisung der Haftung an den Eigentümer oder Nutzer. Darüber hinaus verringert die vorgeschlagene Regelung die Gefahr einer Verzögerung zwischen dem Zeitpunkt, an dem der Verstoß gegen die Mautregelung eingetreten ist, und dem Tag, an dem der Verstoß der betreffenden Person mitgeteilt wird.

Es bedarf einer sorgfältigen Prüfung der Einführung einer verschuldensunabhängigen Haftung in einem neuen Rechtsgebiet. Es wird auf der Grundlage eines Gesamtgleichgewichts zwischen den vorstehenden Erwägungen und den Ressourcenerwägungen bewertet, die notwendigerweise entstehen werden, wenn das Kontrollsystem von den von der Polizei durchgeführten Straßenkontrollen zu einem automatischen digitalen Kontrollsystem der Sund & Bælt Holding A/S wechselt, was bedeutet, dass eine verschuldensunabhängige Haftung sinnvoll eingeführt werden kann, um die Einhaltung der Mautregelung sicherzustellen und ihren Klimavorteil zu erzielen.

ENTWURF

Darüber hinaus wird eine verschuldensunabhängige Haftung nur für Geldstrafen eingeführt – und nicht für Freiheitsstrafen.

Juristische Personen sind nach diesem Gesetz und Kapitel 5 des Strafgesetzbuches strafrechtlich haftbar, da der Eigentümer oder Nutzer auch eine juristische Person sein kann.

3.1.3.6.2. Bußgeldbescheide

Gemäß Abschnitt 14 des Gesetzes kann ein Verstoß gegen das geltende Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren mit einer Geldstrafe geahndet werden, wenn der Verstoß vorsätzlich oder grob fahrlässig begangen wurde.

Die Höhe der Geldbußen beträgt 2 500 DKK für eine erstmalige Straftat, und die Prüfung der Einhaltung der Vorschriften des Gesetzes über Straßenbenutzungsgebühren wird von der Polizei im Rahmen ihrer regelmäßigen Arbeit, meistens während der sogenannten Straßenkontrollen, durchgeführt.

Stattdessen schlägt der Gesetzentwurf eine automatische Kontrolle vor, die hauptsächlich auf der Kennzeichenerfassung durch Kameraüberwachung beruht, vgl. auch Nummer 3.1.3.6. (Überwachung der Regelung und der strafrechtlichen Bestimmungen) oben.

Nach Einschätzung der dänischen Straßenverkehrsbehörde wird es ähnliche Verstöße geben, da sie alle die Einhaltung der Anforderung betreffen, für die Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz funktionsfähige und aktivierte Bordgeräte oder ein Streckenticket zu verwenden.

Es wird davon ausgegangen, dass Fälle von Verstößen gegen die Regelung in der Regel einfach und ohne Beweisfragen sein werden, da ein Verstoß festgestellt werden kann, indem ein Bild mit verfügbaren Informationen darüber verglichen wird, ob das betreffende Fahrzeug über ein funktionsfähiges und aktiviertes Bordgerät oder ein Streckenticket verfügt. Darüber hinaus wird es bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße keinen großen Ermessensspielraum geben, vgl. weiter unten.

ENTWURF

In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen wird die Anwendung von Bußgeldbescheiden als angemessen und stichhaltig erachtet.

Die Bußgeldregelung wird so verwaltet, dass, wenn festgestellt wird, dass die Vorschriften nicht eingehalten wurden, vgl. Nummer 3.1.3.6, die Abbildung des Kennzeichens und die Informationen über das Fahrzeug sowie Informationen über Ort, Datum und Uhrzeit des Verstoßes an die dänische Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, die als zuständige Behörde für die Ausstellung der Geldbußen vorgeschlagen wird. Die dänische Straßenverkehrsbehörde ist die zuständige Behörde für die Beurteilung, ob ein Bußgeldbescheid erlassen werden kann. Wird die Auffassung vertreten, dass der Verstoßfall unkompliziert und ohne Beweisfragen ist, wird die dänische Straßenverkehrsbehörde den Fall genehmigen und einen verwaltungsrechtlichen Bußgeldbescheid erlassen. Wenn dagegen die Auffassung vertreten wird, dass der Fall Beweisfragen hat und somit nicht unkompliziert ist, wird die dänische Straßenverkehrsbehörde den Fall der Polizei melden. Fälle, die sich auf die unbefugte Verwendung beziehen, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 16 Absatz 3, können, je nach den Umständen, komplex sein und Anlass zu Beweisfragen geben, über die die dänische Straßenverkehrsbehörde nicht zu entscheiden hat. In diesen Fällen wird die dänische Straßenverkehrsbehörde einen Polizeibericht vorlegen. Ein Polizeibericht ist auch in allen Fällen zu erstellen, in denen der Bußgeldbescheid nicht innerhalb der vorgeschriebenen Frist angenommen wird.

Wenn die dänische Straßenverkehrsbehörde den Bußgeldbescheid an den Eigentümer oder Nutzer weiterleitet, gibt sie Hinweise zu den Widerspruchsrechten, z. B. im Zusammenhang mit dem Verkauf oder der eigenmächtigen Nutzung des Fahrzeugs ohne Zustimmung des Eigentümers, zu den Regeln für die Auferlegung und eventuelle Aufhebung der Haftung und zu den Regeln für Gerichtsverfahren ohne Anhörung gemäß den Vorschriften des Gesetzes über die Rechtspflege.

Ein Verstoß in Bezug auf ein Fahrzeug kann nur mit einer Geldbuße pro Tag (24 Stunden ununterbrochen) innerhalb des mautpflichtigen Straßennetzes geahndet werden. Die gleiche Regelung ist aus dem Umweltzonensystem bekannt, vgl. Abschnitt 110d Absatz 5 des Umweltschutzgesetzes.

ENTWURF

Um eine wirksame und verstärkte Kontrolle der Vorschriften über die Zahlung der kilometerbasierten Mautgebühren zu gewährleisten und damit die vollen Auswirkungen auf das Klima zu gewährleisten, wird erachtet, dass die Höhe der Geldbußen von 2 500 DKK auf 4 500 DKK pro Verstoß erhöht werden sollte, unabhängig davon, ob es sich um eine Wiederholung handelt oder nicht. Dies wird als zur vorgeschlagenen Mauthöhe verhältnismäßig erachtet, und es wird davon ausgegangen, dass dadurch eine größere Einhaltung gewährleistet werden kann.

Es sei darauf hingewiesen, dass nach den vorgeschlagenen Vorschriften frühere Verstöße bei der Begehung weiterer Verstöße keine Wirkung haben und dass die Geldbuße auch auf 4 500 DKK angehoben werden sollte.

Der Entwurf zur Erhöhung der Geldbußen sollte insgesamt davon abschrecken, Mautzahlungen zu vermeiden. Höhere Geldbußen müssen daher präventiv sein und gleichzeitig sicherstellen, dass die Strafen dem möglichen Gewinn aus dem mautfreien Fahren im Straßennetz entsprechen.

Der Entwurf zur Erhöhung der Geldbußen sollte auch im Zusammenhang mit der Tatsache gesehen werden, dass keine Mautgebühren erhoben werden, wenn die Kontrollen ergeben, dass das mautpflichtige Fahrzeug zum Zeitpunkt der Kontrolle nicht über ein funktionsfähiges Bordgerät verfügte.

Der Grund für die Nichterhebung von Mautgebühren in dieser Situation ist, dass es nicht möglich ist, die Höhe der Maut zu bestimmen, da keine Informationen über die auf dem mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegte Strecke vorliegen.

Das Foto des Fahrzeugs, das dazu beiträgt, festzustellen, dass keine Maut gezahlt wurde, ist also nur eine Momentaufnahme, aber die Höhe der zu zahlenden Maut kann nicht daraus abgeleitet werden.

Gleiches gilt für den Fall, dass ein Streckenticket nicht gekauft wurde oder ein Streckenticket gekauft wurde, aber nicht den befahrenen

ENTWURF

mautpflichtigen Straßenabschnitt abdeckt, und wenn weder nach dem Ende der Fahrt noch innerhalb von 24 Stunden eine Berichtigung vorgenommen wurde, sodass für die zurückgelegte Strecke eine Maut entrichtet wird.

Es wird nicht möglich sein, die auf dem mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegte Strecke zu berechnen, und es wird daher nicht möglich sein, die ursprünglich zu zahlende Maut nach dem Ende der Fahrt zu erheben.

Es wird davon ausgegangen, dass die Höhe der Geldbußen die mautpflichtige Person schnell um die eingesparten Kosten für den Verzicht auf den Anschluss eines Bordgeräts an das Fahrzeug oder den Kauf eines Streckentickets bringen wird, da die vorgeschlagene Höhe der Geldbußen von 4 500 DKK im Vergleich zu dem, was die Fahrt mit angeschlossenem Bordgerät oder einem Streckenticket gekostet hätte, bereits einen hohen Betrag darstellt. Zum Beispiel kostet eine Fahrt von Skagen nach Padborg (395 km) für einen durchschnittlichen Lastkraftwagen etwa 475 DKK (Stand von 2022).

Ungeachtet der genannten Leitlinie für die Festsetzung der Geldbuße stützt sich die Geldstrafe auf die konkrete Würdigung der Umstände des Einzelfalls durch das Gericht, und die angegebene Höhe der Geldbußen kann somit sowohl nach oben als auch nach unten geändert werden, wenn im konkreten Fall erschwerende oder mildernde Umstände vorliegen, vgl. die allgemeinen Vorschriften über die Festsetzung der Strafe in Kapitel 10 des Strafgesetzbuchs.

3.1.3.7. Recht auf Berufung usw.

Bei Berufungen handelt es sich in der Regel um einen Wechsel des Fahrzeugeigentümers, ein Fahrzeug, das nicht ordnungsgemäß registriert wurde, eine Maut, die tatsächlich gezahlt wurde usw. oder darum, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Verstoßes gestohlen worden war.

Berufungen über Angelegenheiten nach diesem Gesetz können beim Verkehrsministerium eingereicht werden. Wenn eine Berufung, die schriftlich bei der Sund & Bælt Holding A/S eingelegt werden kann, gerechtfertigt ist, wird der Fall über das Fallmanagementsystem der Sund & Bælt Holding A/S abgeschlossen. Das Verfahren wird beim

Verkehrsministerium eingereicht, wenn der Fall im Fallmanagementsystem der Sund & Bælt Holding A/S abgeschlossen ist. Ein Fall wird im Fallmanagementsystem der Sund & Bælt Holding A/S abgeschlossen, sobald das Bußgeld entrichtet wurde, wenn ein Polizeibericht eingereicht wurde oder der Bußgeldbescheid aufgrund einer legitimen Berufung zurückgewiesen wurde.

3.1.3.8. Festlegung von Vorschriften für die Bearbeitung und Überwachung der Aufgaben der Sund & Bælt Holding A/S usw.

In Abschnitt 15 wird vorgeschlagen, dass der dänische Steuerminister nach Verhandlungen mit dem Verkehrsminister ermächtigt wird, Vorschriften über die Aufgabenabwicklung durch die Sund & Bælt Holding A/S festzulegen.

Es ist u. a. vorgesehen, dass dem dänischen Steuerministerium Rechnungen über die Verwendung der Mittel vorzulegen sind, dass das dänische Steuerministerium die Budgets genehmigen muss, dass das dänische Steuerministerium die Kriterien für die Datenverarbeitung genehmigen muss und dass das dänische Steuerministerium einschlägige Statistiken für die Überwachung anfordern kann.

Die Aufsicht über die Aufgaben der Sund & Bælt Holding A/S nach diesem Gesetz wird dem Verkehrsminister übertragen, da das Unternehmen in die Zuständigkeit des Verkehrsministeriums fällt. Der Verkehrsminister ist ferner befugt, Anweisungen in Bezug auf die Sund & Bælt Holding A/S zu erteilen, vgl. Abschnitt 8 Absatz 2 des Gesetzes über die Sund & Bælt Holding A/S, in dem es heißt, dass der Verkehrsminister der Sund & Bælt Holding A/S, A/S Storebæltsforbindelsen und A/S Øresundsforbindelsen, die in Absatz 1 genannt werden, allgemeine oder besondere Anweisungen für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erteilen kann.

3.2. Umsetzung der Artikel 7, 7b, 7c, 7cb und 7ga der Richtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG

3.2.1. Bestehendes Recht

Aus der Richtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG ergibt sich, dass bei der Erhebung von Mautgebühren für schwere Nutzfahrzeuge vorgeschrieben ist, dass der

ENTWURF

Mautsatz nach den CO₂-Emissionen von Fahrzeugen auf der Grundlage der Unterteilung in die sogenannten CO₂-Emissionsklassen differenziert wird.

Gemäß Artikel 7 Absatz 1 legt die Eurovignetten-Richtlinie einen relativ engen Rahmen für die Elemente der Mautregelung für den Verkehr auf dem als transeuropäisches Straßennetz (TEN-V) definierten Straßennetz fest. Dies bedeutet in der Praxis das Autobahnnetz und andere Straßen, die für den Straßengüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union am wichtigsten sind. Auf dem Straßennetz außerhalb des TEN-V liegt es grundsätzlich in der nationalen Zuständigkeit, die Elemente der kilometerbasierten Mautregelungen gemäß Artikel 7 Absatz 2 festzulegen. Eine Mautregelung auf diesem Straßennetz darf jedoch den internationalen Verkehr nicht diskriminieren und den Wettbewerb zwischen Unternehmen nicht verfälschen.

Nach Artikel 7b Absatz 1 stützt sich die Infrastrukturgebühr für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Grundsatz der Deckung der Infrastrukturkosten. Die gewichtete durchschnittliche Infrastrukturgebühr für schwere Nutzfahrzeuge hängt mit den Baukosten und den Kosten für den Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau des betreffenden Infrastrukturnetzes zusammen. Die gewichtete durchschnittliche Infrastrukturgebühr kann auch eine Kapitalrendite und/oder eine Gewinnspanne auf der Grundlage der Marktbedingungen sowie die Kosten für die Einrichtung und den Betrieb der Maut umfassen. Nach Artikel 7b Absatz 2 können die Mitgliedstaaten beschließen, nur einen Prozentsatz dieser Kosten anzulasten.

Die Änderungsrichtlinie schreibt außerdem vor, dass eine Straßenmaut spätestens ab dem 25. März 2026 ein externes Mautelement für die Luftverschmutzung umfassen sollte. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, gemäß Artikel 1 der Änderungsrichtlinie über einen neuen Artikel 7ca Absatz 3 der Eurovignetten-Richtlinie keine Gebühren für externe Kosten auf Straßenabschnitte anzuwenden, wenn dies zur Verlagerung der umweltschädlichsten Fahrzeuge auf eine andere Strecke mit negativen Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit und die öffentliche Gesundheit führen würde.

ENTWURF

Artikel 7c Absatz 1 der Richtlinie sieht vor, dass die Mitgliedstaaten eine Gebühr für externe Kosten, die sich an den Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, der Lärmbelastung, der CO₂-Emissionen oder einer Kombination dieser Belastungen orientiert, beibehalten oder einführen können. Die Gebühr für externe Kosten muss den in den Anhängen IIIb und IIIc festgelegten Referenzwerten entsprechen. Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten beschließen, nur einen Prozentsatz dieser Kosten anzulasten.

In Anhang IIIb werden Referenzwerte für die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und der Lärmbelastung auf der Grundlage der zulässigen Gesamtmasse des Lastkraftwagens im beladenen Zustand und auf der Grundlage der Euronorm festgelegt. So sieht die Richtlinie beispielsweise vor, dass der Referenzwert für die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung eines Lastkraftwagens mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von über 32 Tonnen, der unter die sauberste Euronorm (Emissionsnorm) fällt, 0,3 Eurocent pro Stadtkilometer beträgt, was 0,02 DKK (gerundet) pro Fahrzeugkilometer entspricht.

Anhang IIIc enthält Referenzwerte für die Kosten von CO₂-Emissionen, die zum Teil von der zulässigen Gesamtmasse des Lastkraftwagens im beladenen Zustand, der Euronorm und der CO₂-Emissionsklasse abhängen. Beispielsweise sieht Anhang IIIc vor, dass der Referenzwert für die CO₂-Emissionen für einen Lastkraftwagen, dessen zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand 32 Tonnen übersteigt und der unter die CO₂-Emissionsklasse 3 fällt, 7,2 Eurocent pro Fahrzeugkilometer beträgt, was 0,54 DKK (gerundet) pro Fahrzeugkilometer entspricht.

Artikel 7cb Absatz 3 sieht vor, dass eine Gebühr für CO₂-emissionsbedingte externe Kosten mit einer gemäß Artikel 7ga differenzierten Infrastrukturgebühr kombiniert werden kann. Artikel 7ga enthält Leitlinien dafür, wie die Mitgliedstaaten die CO₂-Emissionsklassen für schwere Nutzfahrzeuge festlegen und wie die Infrastrukturkosten nach den Klassen zu differenzieren sind.

Die Einstufung von Lastkraftwagen in die fünf CO₂-Emissionsklassen erfolgt gemäß Artikel 7ga Absatz 1 basierend auf den Untergruppen von

schweren Nutzfahrzeugen, die unter Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d der Verordnung (EU) 2019/1242 fallen, innerhalb von zwei Jahren nach Veröffentlichung der CO₂-Referenzemissionen für diese Fahrzeuguntergruppen in den gemäß Artikel 11 Absatz 1 der oben genannten Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten.

Es gibt fünf CO₂-Emissionsklassen, wobei die Fahrzeuge, die in die CO₂-Emissionsklasse 1 eingestuft sind, am meisten CO₂ ausstoßen und die Fahrzeuge, die in die CO₂-Emissionsklasse 5 eingestuft sind, emissionsfreie Fahrzeuge wie Elektro- und Wasserstoff-Lkw sind.

Die Richtlinie sieht die Möglichkeit vor, die Infrastrukturgebühren innerhalb einer bestimmten Bandbreite zu ermäßigen. Die Obergrenzen für die Ermäßigungen sind wie folgt, vgl. Artikel 7ga Absatz 3:

- a) CO₂-Emissionsklasse 2-5 bis 15 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren;
- b) CO₂-Emissionsklasse 3-15 bis 30 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂ Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren;
- c) CO₂-Emissionsklasse 4-30 bis 50 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren;
- d) CO₂-Emissionsklasse 5-50 bis 75 % Ermäßigung gegenüber den für CO₂-Emissionsklasse 1 geltenden Gebühren.

Die Änderungsrichtlinie trat am 24. März 2022 in Kraft. Die Frist für die Umsetzung der Änderungsrichtlinie in dänisches Recht endet am 25. März 2024. In der Änderungsrichtlinie heißt es ferner, dass ab dem 25. März 2030 auf schwere Nutzfahrzeuge im transeuropäischen Kernnetz keine zeitraumbezogenen Mautgebühren (Benutzungsgebühren) erhoben werden können. Für Mautgebühren, die als gemeinsame Mautregelung, einschließlich der Eurovignetten-Kooperation, erhoben werden, wird die Frist für die schrittweise Abschaffung der Mautgebühren auf 10 Jahre nach Inkrafttreten der Änderungsrichtlinie verlängert.

3.2.2. Erwägungen des Steuerministeriums und die vorgeschlagene Regelung

In Abschnitt 5 des Gesetzentwurfs wird vorgeschlagen, mehrere Teile der Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022 zur Eurovignetten-Richtlinie umzusetzen. Der vorliegende Gesetzentwurf

ENTWURF

entspricht den oben genannten obligatorischen Teilen in Nummer 3.2.1 der Änderungsrichtlinie, indem ab dem 1. Januar 2025 eine kilometerbasierte und CO₂-differenzierte Mautgebühr eingeführt wird.

Die Gebührenstruktur des Gesetzentwurfs und die sich aus dem vorgeschlagenen Abschnitt 5 ergebenden Sätze, einschließlich der Unterteilung in CO₂-Emissionsklassen, werden im Einklang mit der Eurovignetten-Richtlinie und der damit verbundenen Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 festgelegt.

Nach der in der Richtlinie vorgenommenen Unterscheidung zwischen TEN-V- und Nicht-TEN-V-Straßen wird vorgeschlagen, die Elemente der Mautregelung für mautpflichtige Straßen innerhalb der Umweltzonen Kopenhagen, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg und Odense gemäß Artikel 7 Absatz 2 festzulegen, während die Elemente der Mautregelung für alle anderen mautpflichtigen Straßen gemäß Artikel 7 Absatz 1 festgelegt werden. In der Praxis ist es in der vorgeschlagenen Gebührenstruktur und in den Sätzen enthalten, dass die Sätze für das Fahren auf mautpflichtigen Straßen in Umweltzonen im Vergleich zu anderen Teilen des mautpflichtigen Straßennetzes um 50 % erhöht werden.

Für den Lkw-Verkehr auf mautpflichtigen Straßen außerhalb von Umweltzonen wird vorgeschlagen, den Mautsatz aus drei Teilkomponenten zu berechnen, die 1) die Infrastrukturkosten durch den Lkw-Verkehr, 2) die externen Kosten im Zusammenhang mit dem Beitrag des Lkw-Verkehrs zu Luftverschmutzung und Lärm und 3) die externen Kosten im Zusammenhang mit den CO₂-Emissionen durch den Lkw-Verkehr umfassen.

Die dänische Straßendirektion hat die maximale Infrastrukturgebühr für schwere Nutzfahrzeuge nach einer Methode berechnet, die auf den Berechnungsgrundsätzen gemäß Artikel 7b der Richtlinie und Anhang III der Richtlinie beruht. Aus der Berechnung der dänischen Straßendirektion geht hervor, dass eine maximale gewichtete durchschnittliche Infrastrukturgebühr für Lastkraftwagen von 0,99 DKK pro Kilometer auf dem Autobahnnetz in Dänemark berechnet werden kann.

ENTWURF

Es wird vorgeschlagen, von der Option nach Artikel 7b Absatz 2 Gebrauch zu machen, wonach nur ein Prozentsatz der Infrastrukturkosten angelastet werden kann. Dies wird dadurch gerechtfertigt, dass die Einnahmen aus der Maut ein politisch definiertes Finanzierungselement darstellen. Es ist daher nicht erforderlich, die maximale durchschnittliche Infrastrukturgebühr zu berechnen. Der Anteil der berechneten Infrastrukturkosten stellt somit die Teilkomponente 1) des Mautsatzes dar.

Die vorgeschlagenen Mautsätze beinhalten, dass in Dänemark die vollen Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und der Lärmbelastung auf der Grundlage der in Anhang IIIb festgelegten Sätze berechnet werden, mit Ausnahme der Differenzierung auf der Grundlage von Emissionsnormen. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass bis 2025 voraussichtlich bis zu 95 % der Fahrzeugkilometer von Fahrzeugen der Kategorie EURO VI oder umweltfreundlicher zurückgelegt werden, und daher wird vorgeschlagen, die Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelastung auf der Grundlage der Referenzwerte für die umweltfreundlichsten Emissionsnormen (umweltfreundlicher als EURO VI) festzulegen, um die Komplexität der Gebührenstruktur zu verringern. Der Anteil der in Rechnung gestellten Kosten stellt somit Teilkomponente 2) des Mautsatzes dar.

Die vorgeschlagenen Mautsätze beinhalten, dass in Dänemark die vollen Kosten für CO₂-Emissionen auf der Grundlage der in Anhang IIIc festgelegten Sätze berechnet werden, mit Ausnahme der Differenzierung auf der Grundlage von Emissionsnormen, und zwar aus den oben beschriebenen Gründen. Der Anteil der in Rechnung gestellten Kosten stellt somit Teilkomponente 3) des Mautsatzes dar.

Die vorgeschlagenen Sätze umfassen sowohl die Erhebung der externen Kosten im Zusammenhang mit der CO₂-Emission auf der Grundlage der Referenzwerte in Anhang IIIc, vgl. oben, als auch eine Differenzierung der Infrastrukturkosten gemäß Artikel 7ga. Die vorgeschlagenen Mautsätze beinhalten, dass die maximal mögliche CO₂-Differenzierung innerhalb der Grenzen der Richtlinie in der Maut gewährt wird.

3.3. Austritt Dänemarks aus der Eurovignetten-Kooperation

3.3.1. Bestehendes Recht

ENTWURF

Dänemarks Erhebung von Mautgebühren für den Lkw-Transport von 12 000 kg oder mehr ergibt sich derzeit aus der Eurovignetten-Kooperation, die auf der Richtlinie 93/89/EWG vom 25. Oktober 1993 beruht, die anschließend durch die Richtlinie 1999/62/EG vom 17. Juni 1999 (Eurovignetten-Richtlinie) ersetzt wurde. Die Richtlinie 93/89/EWG vom 25. Oktober 1993 wurde für nichtig erklärt und durch die aktuelle Eurovignetten-Richtlinie, geändert durch die Richtlinie 2006/38/EG vom 17. Mai 2006, die Richtlinie 2011/76/EU vom 27. September 2011 und zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022 ersetzt.

Ziel der Richtlinie ist es, Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmen in den Mitgliedstaaten zu beseitigen, die Gebührensysteme zu harmonisieren und faire Systeme für die Erhebung von Gebühren von Verkehrsunternehmen einzuführen, um Umwelt- und Infrastrukturkosten zu decken.

Aus den Erwägungsgründen der Richtlinie geht hervor, dass zwei oder mehr Mitgliedstaaten bei der Schaffung eines gemeinsamen Systems für Benutzungsgebühren zusammenarbeiten sollten. Dänemark, Deutschland, die Niederlande, Belgien und Luxemburg haben diese Möglichkeit in Anspruch genommen und am 9. Februar 1994 ein Abkommen über die Erhebung von Mautgebühren für die Benutzung bestimmter Straßen durch schwere Nutzfahrzeugen geschlossen. Das Abkommen wurde mit dem Ziel geschlossen, die Erhebung einer gemeinsamen Benutzungsgebühr für Fahrzeuge, die bestimmte Straßen im Hoheitsgebiet der Parteien nutzen, durch die Parteien zu regeln und die Bedingungen und Verfahren für die Verteilung der Mauteinnahmen festzulegen.

Deutschland hat die Erhebung der Eurovignetten-Maut am 1. September 2003 eingestellt, um eine kilometerbasierte Maut einzuführen, und am 1. April 2016 tat Belgien dasselbe. Heute deckt die gemeinsame Straßenbenutzungsgebühr Fahrten in Dänemark, Luxemburg, den Niederlanden und Schweden ab, die 1997 der Mautkooperation beigetreten sind.

Der Inhalt des Abkommens, einschließlich des Inkrafttretens der Mautpflicht, der mautpflichtigen Parteien, der Mautbefreiung und der

ENTWURF

Mautgebühren werden gemäß den in der Eurovignetten-Richtlinie festgelegten Bedingungen geregelt.

Sobald die erhobene Maut entrichtet wurde, ist das Fahrzeug in einer gemeinsamen Datenbank von Dänemark, Schweden, den Niederlanden und Luxemburg registriert, in der Angaben zur Gültigkeitsdauer der Mautzahlung (die Sätze variieren für einen Tag, eine Woche, einen Monat oder ein Jahr), die Anzahl der Achsen des Fahrzeugs, die Abgasklasse des Fahrzeugs (Emissionsnorm), die Zulassungsnummer und die Nationalität (der Staat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist) enthalten sind.

Die Einnahmen von Fahrzeugen, die in einem der kooperierenden Mitgliedstaaten zugelassen sind, gehen direkt an den betreffenden Mitgliedstaat. Ein Verteilungsschlüssel wird verwendet, um die Einnahmen von Fahrzeugen, die nicht in den kooperierenden Ländern zugelassen sind, auf die Länder des Abkommens zu verteilen.

3.2.2 Erwägungen des Steuerministeriums und die vorgeschlagene Regelung

Es wird vorgeschlagen, dass Dänemark am 1. Januar 2025 aus der Eurovignetten-Kooperation austritt, um eine nationale kilometerbasierte Straßenbenutzungsgebühr einzuführen, die den sozioökonomischen Kosten, die sich aus Schäden an Infrastruktur, Unfällen, Lärm, Luftverschmutzung, Beitrag zur Staubbildung und CO₂-Emissionen ergeben, besser gerecht werden kann.

Gleichzeitig wird vorgeschlagen, das Gesetz über die Straßenbenutzungsgebühr aufzuheben.

Das am 9. Februar 1994 geschlossene Abkommen über die Erhebung von Mautgebühren für die Benutzung bestimmter Straßen durch schwere Nutzfahrzeuge wurde mit Zustimmung des dänischen Parlaments geschlossen, die mit der Verabschiedung des Gesetzentwurfes Nr. 4 vom 6. Oktober 1994 über das Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren erteilt wurde. Dies bedeutet, dass die Zustimmung des dänischen Parlaments vor der Beendigung des Abkommens durch Dänemark eingeholt werden muss, vgl. Abschnitt 19 Absatz 1 Satz 2 und 3 der Verfassung. Mit der Verabschiedung des Gesetzentwurfs teilt das dänische Parlament gemäß

ENTWURF

Abschnitt 19 Absatz 1 Satz 3 der Verfassung seine Zustimmung zum Austritt der Regierung im Namen Dänemarks aus der derzeitigen Eurovignetten-Kooperation mit.

Wird der Gesetzentwurf verabschiedet, so wird der Austritt aus der Eurovignetten-Kooperation nach dem Verfahren gemäß Artikel 18 Absatz 1 und Artikel 17 des Abkommens hinsichtlich der Erhebung von Mautgebühren eingeleitet. Daraus folgt, dass das Abkommen mit einer Frist von neun Monaten bis zum Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden kann.

Eine kilometerbasierte Maut kann nicht parallel zur Eurovignetten-Kooperation Dänemarks eingeführt werden, vgl. Artikel 7 Absatz 3 und Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (Eurovignetten-Richtlinie) über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge.

Dies bedeutet, dass Dänemark spätestens am Tag vor der Einführung einer kilometerbasierten Maut die Erhebung der Eurovignette einstellen muss.

Ausländische Fahrzeuge, für die ab dem 1. Januar 2025 eine zeitraumbezogene Eurovignette entrichtet wurde, werden weiterhin in der Lage sein, Eurovignetten in Luxemburg, den Niederlanden und Schweden zu nutzen, aber in Dänemark werden Eurovignetten ab dem 31. Dezember 2024 nicht mehr gültig sein.

4. Beziehung zur Allgemeinen Datenschutzverordnung und zum Datenschutzgesetz

Die Datenschutz-Grundverordnung und das Datenschutzgesetz gelten für jede ganz oder teilweise automatisierte Verarbeitung personenbezogener Daten und für die nichtautomatisierte Verarbeitung personenbezogener Daten, die in einem Register enthalten sind oder sein werden.

Jede Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt im Einklang mit den Grundprinzipien des Artikels 5 der Datenschutz-Grundverordnung. Die Bestimmung sieht vor, dass personenbezogene Daten in Bezug auf die betroffene Person rechtmäßig, fair und transparent verarbeitet werden („Rechtmäßigkeit, Fairness und Transparenz“) und dass

ENTWURF

personenbezogene Daten für bestimmte, ausdrückliche und legitime Zwecke erhoben und nicht in einer Weise weiterverarbeitet werden, die mit diesen Zwecken unvereinbar ist („Zweckbeschränkung“).

Personenbezogene Daten müssen auch angemessen, relevant und auf das beschränkt sein, was für die Zwecke, für die sie verarbeitet werden, erforderlich ist („Datenminimierung“). Darüber hinaus müssen personenbezogene Daten korrekt sein und erforderlichenfalls auf dem neuesten Stand gehalten werden; es müssen alle angemessenen Schritte unternommen werden, um sicherzustellen, dass personenbezogene Daten, die im Hinblick auf die Zwecke, für die sie verarbeitet werden, unrichtig sind, unverzüglich gelöscht oder berichtigt werden („Richtigkeit“). Artikel 5 sieht ferner vor, dass personenbezogene Daten in einer Form aufbewahrt werden, die die Identifizierung der betroffenen Personen nicht länger ermöglicht als dies für die Zwecke, für die die personenbezogenen Daten verarbeitet werden, erforderlich ist („Speicherbegrenzung“).

Artikel 6 Absatz 1 der Datenschutz-Grundverordnung legt die allgemeinen Bedingungen fest, unter denen die Verarbeitung, u. a. die Erhebung, Sammlung und Weitergabe personenbezogener Daten, erfolgen kann. Daraus folgt, dass die Verarbeitung nur zulässig ist, wenn mindestens eine der Voraussetzungen des Artikels 6 Absatz 1 Buchstaben a bis f erfüllt ist. Nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung ist die Verarbeitung personenbezogener Daten rechtmäßig, wenn die Verarbeitung zur Wahrnehmung einer Aufgabe, die im öffentlichen Interesse liegt oder in Ausübung öffentlicher Gewalt erfolgt, die dem Verantwortlichen übertragen wurde, erforderlich ist.

Ferner ergibt sich aus Artikel 6 Absatz 2, dass die Mitgliedstaaten spezifischere Bestimmungen beibehalten oder einführen können, um die Anwendung der Vorschriften dieser Verordnung in Bezug auf die Verarbeitung im Hinblick auf die Einhaltung von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e anzupassen, indem sie spezifische Anforderungen für die Verarbeitung und sonstige Maßnahmen zur Gewährleistung einer rechtmäßigen und fairen Verarbeitung einschließlich anderer spezifischer Verarbeitungssituationen gemäß Kapitel IX der Verordnung (Artikel 85 bis 91) präziser festlegen.

ENTWURF

Aus Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung ergibt sich ferner, dass die Grundlage für die Verarbeitung gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e durch das Unionsrecht oder das Recht der Mitgliedstaaten, dem der Verantwortliche unterliegt, festgelegt wird.

Nach Artikel 10 Satz 1 letzter Gedankenstrich der Datenschutz-Grundverordnung dürfen Privatpersonen Daten im Zusammenhang mit strafrechtlichen Verurteilungen und Straftaten nur dann verarbeiten, wenn die Verarbeitung durch Rechtsvorschriften der Union oder der Mitgliedstaaten, die angemessene Garantien für die Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen vorsehen, zulässig ist. Abschnitt 8 Absätze 3 und 4 des Datenschutzgesetzes legt u. a. allgemeine Regeln fest, wann Privatpersonen Daten über Straftaten verarbeiten und offenlegen dürfen. Damit Privatpersonen Daten über Straftaten verarbeiten können, müssen nationale Vorschriften festgelegt werden, die angemessene Garantien für die Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen vorsehen. Es wird auf den Bericht Nr. 1565 über die Datenschutz-Grundverordnung, S. 243-248 verwiesen.

Werden personenbezogene Daten von der betroffenen Person selbst erhoben, ist der Verantwortliche gemäß Artikel 13 der Datenschutz-Grundverordnung verpflichtet, der betroffenen Person von Amts wegen eine Reihe definierter Informationen zur Verfügung zu stellen. Wurden personenbezogene Daten dagegen nicht von der betroffenen Person erhoben, ergibt sich die Informationspflicht aus Artikel 14.

Die Informationspflicht nach den Artikeln 13 und 14 setzt voraus, dass der für die Verarbeitung Verantwortliche unter anderem Informationen über die Identität und Kontaktdaten des für die Verarbeitung Verantwortlichen, die Zwecke der Verarbeitung, für die die personenbezogenen Daten bestimmt sind, die Rechtsgrundlage für die Verarbeitung und die Empfänger der personenbezogenen Daten zur Verfügung stellt.

Sund & Bælt Holding A/S – Mauterheber

Die Sund & Bælt Holding A/S unterliegt dem Gesetz über die Sund & Bælt Holding A/S, das den rechtlichen Rahmen für die Tätigkeit des Unternehmens festlegt. Das Gesetz sieht u. a. vor, dass die Sund & Bælt Holding A/S Aufgaben im Zusammenhang mit der Regulierung des

ENTWURF

Straßenverkehrs, die dem Unternehmen gesetzlich oder gemäß dem Gesetz auferlegt werden, auch in Bezug auf Mautregelungen, Umweltzonenregelungen und Zahlungsabwicklung wahrnehmen kann.

Mit dem Entwurf des Mautgesetzes, vgl. Abschnitt 6 Absätze 1 und 2, wird vorgeschlagen, die Sund & Bælt Holding A/S im Auftrag des Staates, durch den Verkauf von Streckentickets oder durch die Verwendung von Bordgeräten gemäß diesem Gesetz als Mauterheber anzusehen. Die Mauterhebung erfordert die Erfassung von Daten über den Eigentümer oder Nutzer des Fahrzeugs, wie Name, Anschrift, CPR- oder CVR- oder AKR-Nummer, Kennzeichen, Fahrzeugklassifikationsparameter wie Fahrzeugtyp, -klasse und -gewicht, Zahlungsinformationen für Zahlungszwecke und darüber hinaus werden bei Verwendung der Bordgeräte Mautdaten in Form von GNSS-Positionen generiert. Darüber hinaus werden im Rahmen der Kontrolle und Durchsetzung Bilddaten (unscharf) und Kontrolldaten in Form von Fahrzeugtyp und -klasse benötigt.

Zusätzlich zum Entwurf des Mautgesetzes und zur Unterstützung der Genehmigung von Sund & Bælt Holding A/S ist vorgesehen, Abschnitt 17a des Gesetzes über die Sund & Bælt Holding A/S dahingehend zu erweitern, dass die Sund & Bælt Holding A/S auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Mautregelung wahrnehmen kann, einschließlich der automatischen Registrierung von Kennzeichen und der Erhebung personenbezogener Daten, wenn dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist. Diese Erweiterung ist nicht Teil dieses Gesetzentwurfs.

Systemunterstützung für die Mautregelung

Die Systemunterstützung für die Mautregelung betrifft zwei verschiedene Datenprozesse. Erstens die Erhebung der Maut, entweder über Bordgerät oder über den Kauf eines Streckentickets. Zweitens die Überprüfung der Einhaltung der Regelung.

Die Systemunterstützung ist so konzipiert, dass sie Artikel 27 (Datenschutz) der EETS-Richtlinie entspricht. Somit beschränkt sich die Datenspeicherung auf die Daten, die für den Zweck – Erhebung und Kontrolle – erforderlich sind, und die Speicherung erfolgt so, dass es nicht

ENTWURF

möglich ist, die betroffenen Personen für einen längeren Zeitraum zu identifizieren, als es für die Zwecke der Mauterhebung und der Kontrolle der Mautregelung erforderlich ist. Anschließend werden in anonymisierter Form gespeicherte Daten zu Berichtszwecken verwendet.

Alle Teilsysteme der Mautregelung werden in der isolierten Cloud-Umgebung von Sund & Bælt Holding A/S angesiedelt sein. Die Sund & Bælt Holding A/S ist der Datenverantwortliche für alle Daten, die in allen Teilsystemen der Mautregelung empfangen und berechnet werden. Die Systeme befinden sich in einer isolierten Umgebung und werden vom IT-Betriebsdienstleister des Unternehmens betrieben, der einen Datenverarbeitungsvertrag unterzeichnet hat.

Bordgeräte

Aus dem vorgeschlagenen Abschnitt 7 ergibt sich, dass die Maut auf elektronischem Wege erhoben wird, wenn das mautpflichtige Fahrzeug über ein Bordgerät verfügt, das auf der Grundlage eines Vertrags zwischen einer natürlichen oder juristischen Person (EETS-Nutzer/Straßenbenutzer) und einem EETS-Anbieter des Bordgeräts, der eine Vereinbarung mit Sund & Bælt Holding A/S geschlossen hat, angeschlossen ist. Es wird davon ausgegangen, dass die Beziehung zwischen dem EETS-Anbieter und der Sund & Bælt Holding A/S zwischen den Parteien gemäß den Leitlinien zur Datenverarbeitung, die sich aus der Verordnung Nr. 1863 vom 27. September 2021 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union ergeben, geregelt wird.

Bei Verwendung von Bordgeräten werden die Mauterklärungen in Form von GNSS-Positionen von Nutzern über EETS-Anbieter erhoben und in den internen Systemen der Sund & Bælt Holding A/S verarbeitet. Es werden die EETS-Anbieter sein, die über einen solchen Nutzerkontakt verfügen und Hintergrunddaten zu Nutzern, Fahrzeugdaten und Fahrdaten erfassen. Es sind daher die EETS-Anbieter, die über die Bordgerät Fahrdaten in Form der GNSS-Positionen des Fahrzeugs erfassen. Die EETS-Anbieter senden dann die GNSS-Positionen zusammen mit den Fahrzeugdaten und einer Identifizierung des Bordgeräts an die Sund & Bælt Holding A/S.

ENTWURF

Nur die Sund & Bælt Holding A/S hat Zugriff auf das Berechnungssystem, welches identifiziert, wo ein Fahrzeug fährt, und die Maut für die Fahrt berechnen kann. Die Sund & Bælt Holding A/S sendet dann die Informationen über die Lastkraftwagen, deren Fahrten und die berechneten Mautgebühren an den EETS-Anbieter, der sie den Nutzern in Rechnung stellt. Die EETS-Anbieter und die Sund & Bælt Holding A/S sind individuell verantwortlich für die Daten, die sie im Rahmen der Mautregelung verarbeiten, und der EETS-Anbieter ist gemäß Artikel 10 Nr. 1 der EETS-Richtlinie verpflichtet, die EETS-Nutzer darüber zu informieren, wie die erhobenen Daten für die Erhebung von Mautgebühren verwendet und an die Sund & Bælt Holding A/S weitergegeben werden. Beim Abschluss einer Vereinbarung über die Nutzung eines Bordgeräts zwischen einem EETS-Nutzer und dem EETS-Anbieter werden die Daten des EETS-Nutzers in Form von GNSS-Positionen, Kontaktdaten, Informationen über Fahrzeuggewicht und -typ sowie Zahlungsinformationen registriert. Bei den Daten handelt es sich um personenbezogene Daten, die nicht als besondere Kategorien von Daten (sensible personenbezogene Daten) eingestuft werden. Informationen über die erhobenen Daten werden im Zusammenhang mit dem Abschluss einer Vereinbarung zwischen dem EETS-Nutzer und dem EETS-Anbieter bereitgestellt.

Streckentickets

Im Zusammenhang mit dem Kauf von Streckentickets sammelt Sund & Bælt Holding A/S die notwendigen Informationen, um Mautgebühren zu erheben. Die zu sammelnden Informationen sind in dem vorgeschlagenen Abschnitt 8 Absatz 3 enthalten. Die Sund & Bælt Holding A/S erhält diese Daten in einem sicheren Webformular und informiert den Nutzer anhand der gewählten Strecke und der Mautsätze über den Preis, den der Nutzer zahlt. Der Nutzer erhält dann das Streckenticket und den Kaufbeleg per E-Mail. Als unabhängiger Datenverantwortlicher ist die Sund & Bælt Holding A/S für die Einhaltung der Datenschutz-Grundverordnung einschließlich der Informationspflicht verantwortlich.

Die erhobenen Daten, bestehend aus den im vorgeschlagenen Abschnitt 8 Absatz 3 genannten Informationen, einschließlich der ID-Nummer der gefahrenen Straßenabschnitte, werden pro gekauftes Streckenticket

gespeichert und für Kontroll- und Durchsetzungszwecke verwendet. Jeder Kauf wird als Finanztransaktion abgewickelt und an das zentrale Backoffice (CBO) der Sund & Bælt Holding A/S gesendet, wo die Daten so lange aufbewahrt werden, wie es das Buchhaltungsgesetz verlangt.

Kontrolle der Mautregelung

Die Sund & Bælt Holding A/S überwacht die Einhaltung der Mautpflichtvorschriften, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 6 Absatz 4.

Im Rahmen der Aufgabe der Kontrolle der Mautregelung wird die Sund & Bælt Holding A/S Zugang zum nationalen Fahrzeugregister und Eucaris benötigen. Ein Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes über die Sund & Bælt Holding A/S wird später vorgelegt, um die erforderliche Rechtsgrundlage einzuführen.

Gemäß Abschnitt 6 Absätze 6 und 7 des Gesetzentwurfs werden besondere Bestimmungen über die Möglichkeit für die Sund & Bælt Holding A/S, Informationen über die mautpflichtigen Personen und Fahrzeuge auszutauschen, einschließlich mit der dänischen Straßenverkehrsbehörde, und diese Informationen zu verarbeiten, festgelegt. Diese Bestimmungen werden Sonderbestimmungen für die Anwendung der Verordnung gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e der Datenschutz-Grundverordnung, vgl. Artikel 6 Absätze 2 und 3, darstellen. Gemäß dem vorgeschlagenen Abschnitt 6 Absatz 4 ist die Sund & Bælt Holding A/S mit der Überwachung der Mautregelung betraut, die mit einer Datenverarbeitung, die zur Wahrnehmung einer Aufgabe im öffentlichen Interesse oder zur Ausübung öffentlicher Gewalt gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung erforderlich ist, verbunden ist. Die Bestimmungen gelten als im Rahmen von Artikel 6 der Verordnung. Es wird auch auf die besonderen Bemerkungen zu Abschnitt 6 Absätze 6 und 7 verwiesen.

5. Finanzielle Auswirkungen und Auswirkungen der Umsetzung für den öffentlichen Sektor

5.1. Finanzielle Auswirkungen für den öffentlichen Sektor

5.1.1. Die Auswirkungen einer kilometerbasierten Maut für die Einnahmen und die Verteilung der Einnahmen

Die gesamten Auswirkungen der Einführung einer kilometerabhängigen Maut für Lastkraftwagen und der Abschaffung der derzeitigen

ENTWURF

Straßenbenutzungsgebühr (Eurovignetten-Kooperation) sind in Tabelle 1 dargestellt. Bei der Schätzung der Einnahmen besteht eine erhebliche Unsicherheit. Den Schätzungen zufolge werden durch die Mautinitiativen im Zeitraum 2025–2027 direkte zusätzliche Einnahmen in Höhe von etwa 2 Mrd. DKK jährlich und im Zeitraum 2028–2030 von rund 3 Mrd. DKK erzielt. Nach Verhaltenseffekten und Mitnahmeverlusten werden die zusätzlichen Einnahmen in den Jahren 2025–2027 schätzungsweise auf etwa 1 Mrd. DKK jährlich und in den Jahren 2028–2030 auf etwa 1,6 Mrd. DKK jährlich sinken. Die dauerhaften zusätzlichen Einnahmen nach Umsatzänderung aus Verhaltenseffekten und Mitnahmeverlusten werden mit erheblicher Unsicherheit auf rund 1,450 Mio. DKK geschätzt. Bei der Berechnung der dauerhaften Einnahmen wird technisch davon ausgegangen, dass die Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer und ihre Verteilung auf verschiedene Lkw-Typen ab 2030 festgelegt sind und dass die Sätze nicht indiziert werden. Die Auswirkungen auf die Einnahmen ab 2027 setzen voraus, dass das dänische Parlament Gesetzentwürfe verabschiedet, die die Absicht der Regierung, die Regelung auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen auszuweiten, das mautpflichtige Straßennetz zu vergrößern und die Mautsätze ab 2028 zu erhöhen, umsetzen.

ENTWURF

Tabelle 1. Auswirkungen der Einführung einer kilometerbasierten Maut und der Abschaffung der Straßenbenutzungsgebühr auf die Einnahmen

Millionen DKK (Stand von 2023)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Dauerhaft	Haushaltsjahr 2024
Unmittelbare Auswirkungen								
Kilometerbasierte Maut	2 500	2 475	2 500	3 725	3 650	3 575	3 500	-
Abschaffung der Straßenbenutzungsgebühren	-550	-525	-500	-500	-475	-475	-450	-150
Gesamte, direkte Auswirkungen	1 950	1 950	2 000	3 225	3 175	3 100	3 050	-150
Auswirkungen nach Mitnahmeverlust								
Kilometerbasierte Maut	2 000	1 950	1 975	2 950	2 900	2 850		-
Abschaffung der Straßenbenutzungsgebühren	-425	-425	-400	-400	-375	-375		-
Gesamte Auswirkungen nach Mitnahmeverlust	1 575	1 525	1 575	2 550	2 525	2 475		-
Auswirkungen nach Mitnahmeverlust und Verhaltenseffekten								
Kilometerbasierte Maut	1 525	1 475	1 425	2 075	2 000	1 925	1 875	-
Abschaffung der Straßenbenutzungsgebühren	-425	-425	-400	-400	-375	-375	-350	-
Gesamtauswirkungen nach Mitnahmeverlust und Verhaltenseffekten	1 100	1 050	1 025	1 675	1 625	1 550	1 525	-

Die Verteilung der Einnahmen aus der kilometerbasierten Maut ist in Tabelle 2 dargestellt. Neben der Einführung einer kilometerbasierten Maut und der Abschaffung der Straßenbenutzungsgebühr möchte die Regierung eine Initiative zur Verbesserung der Effizienz des Straßengüterverkehrs durchführen, indem sie die nationalen Vorschriften über das Gewicht und die Abmessungen von Lastkraftwagen, die schätzungsweise zusätzliche öffentliche Ausgaben für Straßenschäden usw. in Höhe von etwa 225 Mio. DKK pro Jahr verursachen, ändert und 10 Mio. DKK jährlich für die Ökologisierung des Straßengüterverkehrs bereitstellt. Darüber hinaus wurden jährlich rund 280 Mio. DKK für etwaige administrative Auswirkungen bereitgestellt. Tabelle 2 zeigt, dass die Maut voraussichtlich den vereinbarten Finanzierungsbeitrag in Höhe von 0,5 Mrd. DKK im

ENTWURF

Zeitraum 2025-2027 und 1 Mrd. DKK jährlich ab 2028 umfasst, wie im Abkommen über die Ökologisierung des Straßenverkehrs vereinbart.

Tabelle 2. Verteilung der Einnahmen aus kilometerbasierten Mautgebühren

Millionen DKK (Stand von 2023)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Auswirkungen nach Mitnahmeverlust und Verhaltenseffekten								
Kilometerbasierte Maut	-	-	1 525	1 475	1 425	2 075	2 000	1 925
Abschaffung der Straßenbenutzungsgebühren	-	-	-425	-425	-400	-400	-375	-375
Kosten für Straßenschäden usw.	-	-	-200	-225	-225	-225	-225	-225
Verwaltungskosten	-	-	-275	-274	-274	-280	-280	-280
Finanzierung der Ökologisierung des Straßengüterverkehrs	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10
Gesamter finanzieller Beitrag zum Abkommen über die Ökologisierung des Straßenverkehrs	-10	-10	600	550	525	1 175	1 100	1 050

5.1.2. Steuerbemessungsgrundlage

Die Steuerbemessungsgrundlage für Mautgebühren richtet sich nach der erwarteten Gesamtzahl der von Lastkraftwagen gefahrenen Kilometer. Auf der Grundlage der Informationen der dänischen Straßendirektion wird davon ausgegangen, dass sich die Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer im Jahr 2025 auf etwa 2,6 Mrd. belaufen wird und sich auf etwa 2,8 Mrd. im Jahr 2030 erhöht, vgl. *Tabelle 3*. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Gesamtzahl der von ausländischen Lastkraftwagen gefahrenen Kilometer etwa 20 % der Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer beträgt, was etwa 0,5 Mrd. im Jahr 2025 und etwa 0,6 Mrd. im Jahr 2030 entspricht. Es wird geschätzt, dass die Gesamtzahl der Kilometer, die von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand zwischen 3 500 und 12 000 kg gefahren werden, ungefähr 0,1 Milliarden pro Jahr beträgt und hauptsächlich von dänischen Lastkraftwagen gefahren wird. Darüber hinaus wurde die erwartete Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer aufgrund der Initiativen zur Verbesserung der Effizienz des Straßengüterverkehrs nach Angaben des Verkehrsministeriums verringert.

Es wird auch davon ausgegangen, dass das vereinbarte mautpflichtige Straßennetz im Zeitraum 2025-2027, das hauptsächlich aus dem staatlichen Straßennetz und den Straßenabschnitten besteht, die im

Zusammenhang mit dem Ausweichverkehr offensichtlich sind, etwas mehr als 70 % der Gesamtkilometer von dänischen Lastkraftwagen und 100 % der Gesamtkilometer von ausländischen Lastkraftwagen umfasst. Ab 2028 gilt die Regelung für das gesamte öffentliche Straßennetz und damit nahezu 100 % der Gesamtkilometer von Lastkraftwagen. Die Gesamtzahl der in Umweltzonen zurückgelegten Kilometer wird auf etwa 1 % der Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer geschätzt.

Tabelle 3. Gesamtzahl der von Lastkraftwagen gefahrenen Kilometer

Milliarden Kilometer	2025	2030
Autobahnen	1,58	1,73
Andere Staatsstraßen	0,39	0,41
Kommunale Straßen	0,72	0,74
Reduzierung aufgrund der Effizienz des Straßengüterverkehrs	-0,08	-0,08
Summe	2,61	2,80
Davon die Gesamtzahl der in Umweltzonen gefahrenen Kilometer	0,0261	0,0280
Davon die Gesamtzahl der von dänischen Lastkraftwagen gefahrenen Kilometer	2,07	2,22
Davon die Gesamtzahl der von ausländischen Lastkraftwagen gefahrenen Kilometer	0,54	0,58

5.1.3. Verhaltenseffekte einer kilometerbasierten Maut

Eine kilometerbasierte Maut erhöht die Kosten pro Kilometer für Lastkraftwagen, was eine Verringerung der Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer mit sich bringt. Dieser Effekt wurde auf der Grundlage der Gesamtkilometerzahl der aktuellen Lkw-Flotte und ihrer Entwicklung bis 2030 sowie der durchschnittlichen Kilometerkosten pro gefahrener Kilometer modelliert. Die Durchschnittskosten pro Kilometer basieren auf den verkehrswirtschaftlichen Einheitspreisen und werden im Jahr 2025 auf durchschnittlich 11 DKK pro km für Lastkraftwagen über 3 500 kg geschätzt.

Eine kilometerbasierte Maut erhöht somit die Gesamtkosten über die Lebensdauer eines Lastkraftwagens, was sich voraussichtlich auf den Verkauf und die Zusammensetzung der Lkw-Flotte auswirken wird. Die Basis für die Aufschlüsselung des Lkw-Verkaufs nach Kraftstoffen und die Verbesserung der Kraftstoffeffizienz von Lastkraftwagen folgt dem

ENTWURF

Klimastatus und der Prognose der dänischen Energieagentur ab 2022 (KF22). Nach der KF22 soll der Absatz von Elektro-Lkw bis 2030 auf 15 % der Neuverkäufe steigen.

Basierend auf der KF22 und der bestehenden dänischen Lkw-Flotte wurde auf der Grundlage einer Reihe repräsentativer Fahrzeuge innerhalb der sogenannten CO₂-Emissionsklassen und Fahrzeuguntergruppen, die sich aus der EU-Verordnung ergeben, eine repräsentative Lkw-Flotte erstellt. Die durchschnittliche Kraftstoffeffizienz und die Gesamtlebensdauer der repräsentativen Fahrzeuge wurden auf der Grundlage der verkehrswirtschaftlichen Einheitspreise, der Daten für die bestehende Lkw-Flotte und der Daten für neu zugelassene dänische Lastkraftwagen im Zeitraum vom 1. Juli 2019 bis 30. Juni 2020 von der EUA (Europäische Umweltagentur) geschätzt. Die Schätzungen, wie die KF22, wurden auf der Grundlage kalibriert, dass die Lastkraftwagen die Anforderungen des EU-Rechts für CO₂-Reduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge einhalten. Schätzungen zufolge macht die Gesamtzahl der von Lastkraftwagen im Zeitraum vom 1. Juli 2019 bis 30. Juni 2020 zurückgelegten Kilometer, die von der EU-Verordnung über die Messung von CO₂-Emissionen erfasst wurde, etwas mehr als 70 % der Gesamtkilometer von Lastkraftwagen aus. Das bedeutet, dass der größte Teil der Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer von der Differenzierung der Maut nach CO₂-Emissionsklassen beeinflusst wird.

Es wird erwartet, dass die Maut einen großen Verhaltenseffekt hat. Das bedeutet unter anderem, dass eine kilometerbasierte Maut die Gesamtzahl der von Lastkraftwagen gefahrenen Kilometer reduziert, was zu geringeren Einnahmen aus der Kraftstoffsteuer führt, und auch die Einnahmen aus der Maut reduziert werden. Es wird daher geschätzt, dass die Maut den Lkw-Verkehr auf der Grundlage der berechneten Kosten und der angenommenen Elastizitäten um ca. 10 % pro Jahr reduzieren wird.

Eine CO₂-Differenzierung der kilometerbasierten Maut bietet Anreize für die Ökologisierung der Lkw-Flotte. Es wird daher erwartet, dass die Mautgebühren zu einer breiteren Nutzung grüner Lastkraftwagen beitragen werden. Dies führt zu niedrigeren Einnahmen aus Kraftstoffsteuern und Mautgebühren, da grüne Lastkraftwagen weniger Mautgebühren zahlen als vergleichbare konventionelle Fahrzeuge.

Es wird auch von einem automatischen Mitnahmeverlust ausgegangen, da anzunehmen ist, dass Transportunternehmen die Maut auf die Verbraucherpreise übertragen werden, weshalb der Staat Einnahmen aus der Mehrwertsteuer usw. infolge niedrigerer Verkäufe von Waren und Dienstleistungen verliert. Dies dürfte jedoch nur einen begrenzten Preisanstieg für einzelne Produkte mit sich bringen, da die Transportkosten einen relativ begrenzten Anteil an den Gesamtproduktionskosten ausmachen.

Eine kilometerbasierte Maut erhöht die Gesamtbesteuerung von Lastkraftwagen für die Güterbeförderung. Die geltende Straßenbenutzungsgebühr wird einmal jährlich für dänische Lastkraftwagen erhoben. Mit jährlichen Einnahmen aus der Straßenbenutzungsgebühr für dänische Lastkraftwagen von rund 300 Mio. DKK pro Jahr und einer jährlichen Gesamtkilometerzahl von rund 2 Mrd. entspricht dies einer Maut pro Kilometer von rund 0,15 DKK für einen durchschnittlichen Lastkraftwagen. Mit der kilometerbasierten Straßenmaut wird der Durchschnittssatz im Jahr 2030 bei rund 1,3 DKK pro km (Stand von 2023) liegen. Dies entspricht zu jeweiligen Preisen einem durchschnittlichen Satz von etwa 1,6 DKK pro km im Jahr 2030.

5.1.4. Sozioökonomische Auswirkungen einer kilometerbasierten Maut

Es wird geschätzt, dass eine kilometerbasierte Maut mit einem sozioökonomischen Gewinn von etwa 0,6 Mrd. DKK im Jahr 2030 (Stand von 2023) verbunden ist. Der positive sozioökonomische Effekt ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass im derzeitigen Gebührensystem Lastkraftwagen im Verhältnis zu den externen Kosten, die sie für die Gesellschaft verursachen, hinsichtlich Infrastrukturschäden, Unfällen, Lärm, Luftverschmutzung, Beitrag zur Staubbildung und CO₂-Emissionen unterbesteuert werden. Somit übersteigt der sozioökonomische Nutzen in Form einer Verringerung der externen Kosten die sozioökonomischen Kosten, die sich aus der Maut ergeben, in Form einer stärkeren Verbrauchsverzerrung und höherer Verwaltungskosten. Da die Maut mit sozioökonomischen Gewinnen verbunden ist, werden die damit verbundenen CO₂-Reduktionen mit einem negativen Schattenpreis realisiert.

Gleichzeitig bedeutet eine kilometerbasierte Maut eine gezieltere Besteuerung externer Kosten.

5.1.5. Steuerausgaben

Es wird davon ausgegangen, dass die vorgeschlagene kilometerbasierte Maut nicht mit Steuerausgaben verbunden ist. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass Regelungen, die unter eine EU-Richtlinie fallen, als Teil des Referenzrahmens angesehen werden, obwohl sie grundsätzlich von den wichtigsten Vorschriften des dänischen Steuerrechts abweichen. Da sich die Struktur der Mautgebühren, auch in Bezug auf CO₂-Emissionsklassen, aus der Eurovignetten-Richtlinie ergibt, wird davon ausgegangen, dass die Maut nicht mit Steuerausgaben verbunden ist. Im Einklang mit dem gleichen Grundsatz gibt es auch keine Steuerausgaben im Zusammenhang mit der geltenden Straßenbenutzungsgebühr, die nach Euronormen differenziert wird, wobei die Differenzierung auch aus dem EU-Rechtsrahmen folgt.

5.1.6. Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf die Einnahmen

Mit dem Gesetzentwurf werden die Teile der Mautregelung umgesetzt, die sich auf Elemente in den Jahren 2025 und 2026 beziehen. Der Gesetzentwurf wird daher mit beträchtlicher Unsicherheit auf zusätzliche Einnahmen nach Verhaltenseffekten und Mitnahmeverlusten von rund 1 100 Mio. DKK im Jahr 2025 und 1 050 Mio. DKK im Jahr 2026 geschätzt. Es sei darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der Ausweitung der Regelung auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen im Jahr 2027 sowie der Ausbau des mautpflichtigen Straßennetzes ab 2028 voraussetzt, dass das dänische Parlament Gesetzentwürfe zur Umsetzung der übrigen Teile verabschiedet.

Für das Budget 2024 ergeben sich finanzielle Auswirkungen aus Abschnitt 38.23.07.10 (Straßenbenutzungsgebühren – dänische Fahrzeuge) in Form von niedrigeren Einnahmen von rund 150 Mio. DKK infolge der Senkung der Sätze der Straßenbenutzungsgebühren um 1/366 für jeden angefangenen Tag ab dem 1. Januar 2024. Die Umsatzeffekte werden auf die Hälfte der erwarteten Einnahmen aus dänischen Fahrzeugen berechnet. Es handelt sich somit um eine Umsatzverlagerung, da der Gesetzentwurf einen Übergang von zeitraumbezogenen Mautgebühren zu kilometerbasierten Mautgebühren beinhaltet, die laufend erhoben werden.

ENTWURF

Es wird davon ausgegangen, dass die Einnahmen aus ausländischen Fahrzeugen im Jahr 2024 grundsätzlich unverändert bleiben.

Die Abschaffung der geltenden Straßenbenutzungsgebühren dürfte ab 2025 eine direkte Senkung der Einnahmen um rund 500 Mio. DKK pro Jahr zur Folge haben, wodurch die Kosten für das Fahren pro Kilometer verringert werden, wenn sie isoliert betrachtet werden. Die daraus folgenden Verhaltenseffekte wurden in Form einer Senkung der Fahrkosten pro Kilometer aufgrund der kilometerbasierten Maut berücksichtigt.

5.2. Auswirkungen der Umsetzung für den öffentlichen Sektor

Für sich genommen, wird der Gesetzentwurf für das dänische Steuerministerium, das dänische Justizministerium, die Sund & Bælt Holding A/S, die dänische Straßendirektion und die dänische Straßenverkehrsbehörde umsetzungsbedingte Auswirkungen in Höhe von 1,1 Mio. DKK im Jahr 2023, 0,3 Mio. DKK im Jahr 2024, 275,2 Mio. DKK im Jahr 2025, 274,4 Mio. DKK in den Jahren 2026-2027, 279,9 Mio. DKK im Jahr 2028 und 279,7 Mio. DKK in den Jahren 2029-2030 haben. Davon entfallen im Zeitraum 2025-2030 51,3 Mio. DKK auf Reserven. Darüber hinaus kann es ab 2025 zusätzliche Auswirkungen auf die Zuständigkeitsbereiche des dänischen Justizministeriums in Höhe von 9,7 Mio. DKK pro Jahr geben. Die Kosten sind jedoch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

Die Umsetzung hat keine Auswirkungen auf die Regionen und Gemeinden.

Bei der Ausarbeitung des Gesetzentwurfs wurden die sieben Grundsätze für eine digitalisierungsfähige Gesetzgebung berücksichtigt. Der Gesetzentwurf wurde auf die Einhaltung der sieben Grundsätze für eine digitalisierungsfähige Gesetzgebung geprüft.

Es wird davon ausgegangen, dass Grundsatz 1 über einfache und klare Regeln eingehalten wurde. Der Gesetzentwurf richtet sich an Handel und Industrie, wobei davon auszugehen ist, dass die erfassten Betreiber, EETS-Anbieter und die Sund & Bælt Holding A/S den Gesetzestext in die ihnen nach dem Gesetzentwurf übertragenen Aufgaben übersetzen können. Aus

ENTWURF

dem Gesetzentwurf ergibt sich auch, welche dänische Straßennetze mautpflichtig sein werden und welche Fahrzeuge und Fahrten von der Maut befreit sind.

Grundsatz 2 zur digitalen Kommunikation ist relevant für die Art und Weise, wie das digitale Verfahren organisiert wird. Es wird davon ausgegangen, dass alle Kommunikationen zwischen den mautpflichtigen Personen und der Sund & Bælt Holding A/S, der dänischen Straßendirektion, der dänischen Straßenverkehrsbehörde und den Behörden des dänischen Justizministeriums nach Möglichkeit über die digitale Post erfolgen.

Es wird davon ausgegangen, dass auch Grundsatz 3 über die Ermöglichung einer automatisierten Fallbearbeitung eingehalten wurde. Die Registrierung der Maut erfolgt automatisch über EETS-Bordgeräte. In Fällen, in denen Bordgeräte nicht für die Berechnung der Maut verwendet werden, werden Streckentickets verwendet. Ein Streckenticket wird nach einer automatischen Bestimmung der Straßenabschnitte bezahlt, die auf der im Streckenticket angegebenen Strecke zurückgelegt werden. Dies bedeutet, dass die Berechnung der nach diesem Gesetzentwurf geschuldeten Maut über ein digitales System erfolgt, in dem die Fallbearbeitung automatisiert wird.

In Bezug auf Grundsatz 4 über einheitliche Konzepte und die Weiterverwendung von Daten wird das im Gesetzentwurf vorgeschlagene System auf bereits im nationalen Fahrzeugregister verfügbare Daten zurückgreifen. Insbesondere wird der Grundsatz eingehalten, indem in den vorgeschlagenen Bestimmungen die mit der Verordnung Nr. 1863 vom 27. September 2021 umgesetzten Konzepte der EETS-Richtlinie über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßengebühren in der Union als Grundlage für die vorgeschlagenen Vorschriften herangezogen werden, da die EETS-Richtlinie bereits eine Reihe von Bestimmungen enthält, um die grenzüberschreitende Kohärenz zu gewährleisten.

Zu Grundsatz 5 über die sichere und geschützte Datenverarbeitung siehe Nummer 4 über die Beziehung zur Datenschutz-Grundverordnung und

ENTWURF

zum Datenschutzgesetz. Die Kontrolle der Einhaltung des Systems durch die Fahrzeughalter erfolgt weitgehend automatisiert durch die automatische Registrierung der Kennzeichen. Die Sund & Bælt Holding A/S übernimmt die der Sund & Bælt Holding A/S übertragenen Aufgaben gemäß dem Gesetzentwurf. Die Aufgaben der Sund & Bælt Holding A/S sind Aufgaben, die das Unternehmen im Wesentlichen bereits im Zusammenhang mit der Kontrolle der Umweltzonenpläne gemäß Kapitel 2f des Umweltschutzgesetzes erfüllt. Eine zusätzliche Datenverarbeitung, mit Ausnahme der Datenverarbeitung, die das Unternehmen bereits in Bezug auf die Kontrolle von Umweltzonen durchführt, wird nicht vorgeschlagen.

Mit dem Gesetzentwurf werden die bestehende digitale Infrastruktur der Sund & Bælt Holding A/S mit Anpassungen an die Mautregelung und neue Fallverwaltungstools für die dänische Straßenverkehrsbehörde eingesetzt. Es wird Möglichkeiten für den Austausch zwischen den Fallverwaltungstools des Verkehrsministeriums und den Systemen der Sund & Bælt Holding A/S geben. Damit wird eine optimale Ausnutzung der digitalen Infrastruktur beider Partner sichergestellt.

Die Datensicherheit für die bestehenden Systeme hat hohe Priorität, und da auf bestehenden Systemen aufgebaut wird, sind die Anforderungen an eine sichere Datenverarbeitung der Einschätzung nach erfüllt.

Die Systeme, die Sund & Bælt Holding A/S im Zusammenhang mit der Messung und Berechnung der Maut entwickeln wird, werden so konzipiert, dass sie den Vorschriften der Datenschutz-Grundverordnung, einschließlich Artikel 25 der Datenschutz-Grundverordnung über den eingebauten Datenschutz, entsprechen, wonach der für die Verarbeitung Verantwortliche ab dem Zeitpunkt der Festlegung der Mittel der Verarbeitung geeignete technische und organisatorische Maßnahmen ergreifen muss, um die wirksame Umsetzung der grundlegenden Datenschutzgrundsätze sicherzustellen.

In Bezug auf Grundsatz 6 über die Nutzung öffentlicher Infrastrukturen werden bereits bestehende öffentliche Infrastrukturen genutzt. Informationen zu einzelnen Fahrzeugen werden über das nationale Fahrzeugregister und für ausländische Fahrzeuge über Eucaris

(Europäisches Kfz-Register) abgerufen und Benachrichtigungen und Bußgelder werden über die digitale Post als sicherer Versandkanal verschickt.

Schließlich wird die Auffassung vertreten, dass Grundsatz 7 zur Verhinderung von Betrug und Fehlern eingehalten wurde. Der Gesetzentwurf beinhaltet eine wirksamere und sicherere Kontrolle als im Rahmen der derzeitigen Regelung, und die vorgeschlagene Lösung wird Betrug erschweren.

Der Gesetzentwurf führt nicht zu organisatorischen Veränderungen im öffentlichen Sektor. Es werden keine neuen Verwaltungsbehörden geschaffen oder wesentliche Änderungen bei bestehenden Behörden vorgenommen.

6. Finanzielle und verwaltungstechnische Auswirkungen für die Wirtschaft und Industrie usw.

6.1. Finanzielle Auswirkungen für die Wirtschaft und Industrie usw.

Die vorgeschlagene kilometerbasierte Maut für Lastkraftwagen erhöht die Gesamtbesteuerung von Lastkraftwagen für die Güterbeförderung. Insgesamt wird die direkte dänische Unternehmensbelastung im Jahr 2025 um etwa 1,5 Mrd. DKK (Stand von 2023) und im Jahr 2030 um rund 2,5 Mrd. DKK (Stand von 2023) erhöht. Es ist jedoch zu erwarten, dass die Transportunternehmen die Maut auf die Verbraucherpreise übertragen.

Die vorgeschlagene kilometerbasierte Maut gilt für ausländische Fahrzeuge, die mit dänischen Fahrzeugen gleichgestellt sind. Ausgehend von der erwarteten Gesamtzahl der Kilometer, die von ausländischen Lastkraftwagen in Dänemark zurückgelegt werden, wird die direkte Belastung in den Jahren 2025 und 2030 auf etwa 0,7 Mrd. DKK geschätzt (Stand von 2023).

6.2. Verwaltungstechnische Auswirkungen für die Wirtschaft und Industrie usw.

Der Gesetzentwurf hat verwaltungstechnische Auswirkungen auf Handel und Industrie, da der Verwaltungsaufwand für die Verkehrsunternehmen voraussichtlich größer sein dürfte, um die Kilometermaut zu zahlen, anstatt der geltenden Straßennutzungsgebühren.

ENTWURF

Darüber hinaus unterliegen sowohl dänische als auch ausländische Transportunternehmen nach diesem Gesetzentwurf einer geringeren finanziellen Belastung in Form des Kaufs und des Anschlusses von Bordgeräten. Die Belastung hängt vom jeweiligen Anbieter ab, über den Unternehmen die Bordgeräte erwerben. Um die kilometerbasierte Maut zu bezahlen, muss in ein Bordgerät im Sinne dieses Gesetzentwurfs oder in ein ebenfalls in diesem Gesetzentwurf definiertes Streckenticket investiert werden. Dies bedeutet, dass die mautpflichtigen Personen ein Bordgerät an ihr mautpflichtiges Fahrzeug anschließen müssen, was die Registrierung der Fahrt, für die Mautgebühren erhoben werden, für die Zwecke der Entrichtung der Maut sicherstellen kann.

Die Sund & Bælt Holding A/S hat den Preis für zugelassene Bordgeräte geprüft, die 2022 voraussichtlich einen ungefähren Kaufpreis von 1 000 DKK haben werden. Darüber hinaus wird geschätzt, dass die Installation eines Bordgeräts ungefähr so viel kostet wie das Bordgerät selbst. Bis 2025 kann sich dieser Preis ändern, da der Preis auf dem europäischen Markt wettbewerbsfähig sein muss. Die Preisstruktur unterscheidet sich von EETS-Anbieter zu EETS-Anbieter. Zum Beispiel hängt die endgültige Preisstruktur von dem Verpflichtungszeitraum für Transportunternehmen ab und kann es ermöglichen, eine Box kostenlos zur Verfügung zu stellen. Diese Preisstruktur ist jedoch zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Schreibens nicht bekannt, daher muss der Preis mit Vorsicht behandelt werden.

Alternativ muss vor Beginn der Fahrt ein Streckenticket gekauft und die angegebene Strecke angepasst werden, wenn sie der tatsächlich gefahrenen Strecke nicht entspricht.

Neben administrativen Auswirkungen auf die Transportunternehmen wird es auch administrative Auswirkungen auf EETS-Anbieter geben, wobei es derzeit einen dänischen EETS-Anbieter (Brobizz A/S) gibt. Es ist jedoch nicht möglich, die administrativen Auswirkungen auf Brobizz zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu quantifizieren, da dies von dem Marktanteil abhängt, den Brobizz im Wettbewerb mit den anderen EETS-Anbietern, die Teil der Regelung werden, erzielen kann. Es wird darauf hingewiesen, dass Brobizz von Sund & Bælt aufgrund der Anzahl der

ENTWURF

Nutzer/Transaktionen und auf marktbestimmter Ebene pro Nutzer/Transaktionen entschädigt wird.

Die Abteilung für bessere Rechtsetzung (OBR) der dänischen Wirtschaftsbehörde schätzt, dass der Gesetzentwurf laufende Verwaltungskosten von etwa 50 Mio. DKK pro Jahr und Umstellungskosten in Höhe von rund 21 Mio. DKK für den dänischen Handel und die Industrie mit sich bringt.

7. Administrative Auswirkungen für die Bürger

Es wird davon ausgegangen, dass der Gesetzentwurf keine administrativen Auswirkungen auf die Bürger hat.

8. Auswirkungen auf das Klima

Schätzungen zufolge wird die kilometerbasierte Maut zu einer CO₂-Reduktion von rund 0,2 Mio. Tonnen im Jahr 2025 und rund 0,3 Mio. Tonnen im Jahr 2030 führen.

Der Großteil der erwarteten CO₂-Reduktion ergibt sich aus einer Verringerung der Gesamtkilometerzahl und in geringerem Maße aus der Verbreitung energieeffizienter und grüner Lastkraftwagen. So wird geschätzt, dass 2/3 der erwarteten CO₂-Reduktion im Jahr 2030 aus einer Verringerung der Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer und 1/3 aus einer breiteren Nutzung von energieeffizienten und grünen Lastkraftwagen resultieren werden.

9. Auswirkungen auf Umwelt und Natur

Es wird geschätzt, dass sich der Gesetzentwurf positiv auf die Umwelt auswirkt, da eine kilometerbasierte Maut voraussichtlich die Gesamtzahl der von Lastkraftwagen gefahrenen Kilometer reduzieren und somit u. a. zu einer Verringerung der Luftverschmutzung beitragen wird. Dies gilt insbesondere für die Umweltzonen, in denen ein erhöhter Mautsatz im Vergleich zu Fahrten außerhalb der Zonen vorgeschlagen wird. Eine Quantifizierung der Auswirkungen ist jedoch nicht möglich.

10. Beziehung zum EU-Recht

Mit dem Gesetzentwurf werden Teile der Richtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022 (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1-39) umgesetzt, die eine

ENTWURF

Änderungsrichtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (Eurovignetten-Richtlinie) und der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über die Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßengebühren in der Union (EETS-Richtlinie) darstellt.

Die Änderungsrichtlinie trat am 24. März 2022 in Kraft. Die Frist für die Umsetzung der Änderungsrichtlinie in dänisches Recht endet am 25. März 2024.

Der Gesetzentwurf wird gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (kodifizierte Fassung) sowie gemäß Artikel 7h der Eurovignetten-Richtlinie als Entwurf notifiziert.

11. Konsultierte Behörden und Organisationen usw.

Im Zeitraum vom 14. September 2022 bis zum 12. Oktober 2022 wurde eine vorläufige Kopie des Gesetzentwurfs zur Konsultation an die folgenden Behörden und Organisationen usw. übermittelt:

3F, 3F Privat Service Hotel og Restauration, Advokatsamfundet (Dänische Anwaltskammer), Akademikerne (Dänische Konföderation der Berufsverbände), Aluminium Danmark, AMU Transport Danmark, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (Wirtschaftsrat der Arbeiterbewegung), 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 (Gewerkschaft der dänischen Zinn- und Klempnerarbeiter), Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen (Direktor für Rechtsschutz der dänischen Steuerbehörde), Brancheforeningen af Danske Distributører, Brancheforeningen for Skov, Have og Park-Forretninger, Brintbranchen, Bryggerforeningen (Dänischer

ENTWURF

Brauereiverband), Business Danmark, Campingbranchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening (Dänische Gesellschaft für Naturschutz), Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Danmarks Skibskredit (Dänische Schiffsfinanzierung), Danmarks Tekniske Universitet – Transport, Dansk Affaldsforening (Dänischer Abfallverband), 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 (Dänische Handelskammer), Dansk Fjernvarme (Dänischer Fernwärmeverband), Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Gartneri (Dänischer Gartenbau), Dansk Gasteknisk Center, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal (Dänische Gewerkschaft der Metallarbeiter), Dansk Methanolforening (Dänischer Methanolverband), Dansk Mobilitet, Dansk Offshore, Dansk PersonTransport, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Solcelleforening, Dansk Standard (DS), Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater (Verband dänischer Anwaltskanzleien), 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 (Ökologischer Rat), DFIM Garantifond (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring), DI, DI Transport (Dänischer Transportverband), Digitaliseringsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Eksportrådet (Handelsrat), EmballageIndustrien, Energitilsynet (Dänische Regulierungsbehörde für Versorgungsunternehmen), ERFAGruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen – Område for Bedre Regulering (OBR) (Dänische Wirtschaftsbehörde, Abteilung für bessere Rechtsetzung), FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM, FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation (Dänischer Gewerkschaftsbund), Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, FOA, FORCE Technology, Foreningen af Danske

ENTWURF

Skatteankenævn, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Danske Revisorer (Verband der dänischen Buchhalter), Forhandlingsfællesskabet (SHK og KTO), Forsikring & Pension (Versicherung und Rente), Frie Funktionærer, FSR - danske revisorer (FSR - Dänische Wirtschaftsprüfer), 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 (Dänischer Rat für Landwirtschaft und Ernährung), Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten (Nationales Steuergericht), Lederne Søfart, Ledernes Hovedorganisation, Maskinleverandørerne, Mellempfolkeligt Samvirke (Dänischer Verband für internationale Zusammenarbeit), Midtsjællands Kørelærerforening, Miljøstyrelsen (Dänische Umweltschutzbehörde), 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 (Dänische Behörde für Sicherheitstechnologie), Sikre Veje, SKAD - Autokade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteankesforvaltningen, SMVdanmark, Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD), SRF Skattefaglig Forening, Sø- og Handelsretten, Søfartsstyrelsen (Dänische Schifffahrtsbehörde), Teknologisk Institut, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Ældre Sagen (Dänischer Altersverband), Aalborg Universitet – Sektionen for Veje og Trafik og Transport.

12. Übersichtstabelle

	Positive Auswirkungen/niedrigere Ausgaben (falls ja, bitte Umfang angeben/falls nein, „Keine“ eintragen)	Negative Auswirkungen/höhere Ausgaben (falls ja, bitte Umfang angeben/falls nein, „Keine“ eintragen)
Wirtschaftliche Auswirkungen auf den Staat,	Der Teil des Gesetzentwurfs, der eine kilometerbasierte Maut für	Der Teil des Gesetzentwurfs über die Abschaffung der geltenden

ENTWURF

<p>die Gemeinden und die Regionen</p>	<p>Lastkraftwagen betrifft, wird voraussichtlich zu zusätzlichen Einnahmen nach Verhaltenseffekten und Mitnahmeverlusten in Höhe von etwa 1 525 Mio. DKK im Jahr 2025 und etwa 1 475 Mio. DKK im Jahr 2026 führen.</p> <p>Insgesamt wird mit erheblichen Unsicherheiten geschätzt, dass der Gesetzentwurf nach Verhaltenseffekten und Mitnahmeverlusten zusätzliche Einnahmen in Höhe von etwa 1 100 Mio. DKK im Jahr 2025 und etwa 1 050 Mio. DKK im Jahr 2026 nach sich zieht.</p>	<p>Straßenbenutzungsgebühren wird voraussichtlich zu einer Verringerung der Einnahmen nach Verhaltenseffekten und Mitnahmeverlusten von etwa 425 Mio. DKK in den Jahren 2025 und 2026 führen.</p>
<p>Auswirkungen der Implementierung für den Staat, die Gemeinden und Regionen</p>	<p>Keine.</p>	<p>Nach Schätzungen des Gesetzentwurfs werden ab 2025 Verwaltungskosten in Höhe von rund 275-280 Mio. DKK pro Jahr für den öffentlichen Sektor anfallen.</p>
<p>Wirtschaftliche Auswirkungen auf Handel und Industrie</p>	<p>Keine.</p>	<p>Die Gesamtbesteuerung von Lastkraftwagen für die Beförderung von Gütern wird erhöht. Insgesamt wird die unmittelbare Belastung der dänischen Wirtschaft im Jahr 2025 voraussichtlich um etwa 1,5 Mrd. DKK (Stand von 2023) steigen. Es ist jedoch zu erwarten, dass die Transportunternehmen die Maut auf die Verbraucherpreise übertragen.</p>
<p>Administrative Auswirkungen für die Wirtschaft</p>		<p>Um die kilometerbasierte Maut zu bezahlen, wird es notwendig sein, in ein Bordgerät oder ein</p>

ENTWURF

		Streckenticket zu investieren. Dies bedeutet, dass die mautpflichtigen Personen über ein entsprechendes Bordgerät für ihr mautpflichtiges Fahrzeug verfügen müssen, das die mautpflichtige Fahrt überwachen kann, oder ein Streckenticket erwerben.
Administrative Auswirkungen für die Bürger	Keine.	Keine.
Auswirkungen auf das Klima	Schätzungen zufolge wird die kilometerbasierte Maut insgesamt zu einer CO ₂ -Reduktion von rund 0,2 Millionen Tonnen im Jahr 2025 und etwa 0,3 Millionen Tonnen im Jahr 2030 führen.	Keine.
Auswirkungen auf Umwelt und Natur	Es wird geschätzt, dass eine kilometerbasierte Maut die Gesamtzahl der von Lastkraftwagen gefahrenen Kilometer reduziert und somit u. a. zu einer Verringerung der Luftverschmutzung beiträgt. Dies gilt insbesondere für die Umweltzonen, in denen eine Erhöhung der Maut im Vergleich zu Fahrten außerhalb der Zonen vorgeschlagen wird.	Keine.
Beziehung zum EU-Recht	Der Gesetzentwurf wird gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (kodifizierter Text) als Entwurf notifiziert.	
Steht im Widerspruch zu den fünf Grundsätzen für die Umsetzung der kommerziellen EU-	Ja	

ENTWURF

Verordnung / Geht über die Mindestanforderungen in der EU-Verordnung hinaus (bitte mit X markieren)	
---	--

Anmerkungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfs

Zu Abschnitt 1

Abschnitt 1 des Gesetzes über Straßenbenutzungsgebühren sieht vor, dass eine Maut für die Nutzung des Straßennetzes oder bestimmter Teile davon für Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen für den Straßengüterverkehr mit einer zulässigen Gesamtmasse von 12 000 kg oder mehr an die Staatskasse zu entrichten ist. Die derzeitige Straßenbenutzungsgebühr ist eine zeitraumbezogene Maut, bei der der Betrag unabhängig von der Anzahl der Kilometer, die auf dem von dem mautpflichtigen Fahrzeug auf dem mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegt wurden, immer gleich hoch ist.

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes für Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von 12 000 kg oder mehr, die für die Beförderung von Gütern verwendet werden, Mautgebühren an die Staatskasse zu entrichten sind.

Der vorgeschlagene Absatz 1 bedeutet, dass Fahrzeuge, die nach Abschnitt 1 des Gesetzes über Straßenbenutzungsgebühren mautpflichtig sind, auch nach diesem Gesetzentwurf mautpflichtig sind.

Somit wird es sich weiterhin um Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen für den Straßengüterverkehr handeln, die gemäß dem vorgeschlagenen Gesetzentwurf mautpflichtig sind.

Ob das Fahrzeug unter das Gesetz fällt, hängt von der zulässigen Gesamtmasse des Kraftfahrzeugs im beladenen Zustand ab, d. h. unabhängig von Anhängern usw., es sei denn, das Fahrzeug ist als Zugmaschine für einen oder mehrere Anhänger oder Sattelanhänger zugelassen, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 5 Absatz 3. Die Maut und dieser Gesetzentwurf betreffen somit Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen (Lastkraftwagen mit Anhängern oder Sattelanhängern) für die Beförderung von Gütern mit einer zulässigen Gesamtmasse von 12 000 kg oder mehr.

ENTWURF

Die vorgeschlagene Bestimmung betrifft sowohl dänische als auch im Ausland zugelassene Fahrzeuge.

Um nach dem geltenden Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren mautpflichtig zu sein, ist es auch Voraussetzung, dass das Fahrzeug für die Güterbeförderung verwendet wird. Lastkraftwagen, die beispielsweise Soforthilfen befördern, sind nicht von der Zahlung von Mautgebühren befreit. Lastkraftwagen, einschließlich Lastkraftwagen, die als Zugmaschinen für Anhänger verwendet werden, die bei einem Vergnügungspark oder Zirkus als Eigentümer/Nutzer registriert sind, fallen hingegen nicht unter das Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren.

Voraussetzung ist, dass die Fahrzeuge ausschließlich von dem betreffenden Unternehmen und ausschließlich für den Transport von Betriebsmitteln und nicht für die Beförderung von Gütern verwendet werden.

Lastkraftwagen, die ausschließlich von Fahrschulen für Schul-/Übungsfahrten genutzt werden, fallen ebenfalls nicht unter das Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren, da es sich um Fahrzeuge handelt, die nicht für die Beförderung von Gütern verwendet werden. Auch für Oldtimer-Lkw werden keine Mautgebühren erhoben.

Der vorgeschlagene Absatz 1 gilt auch für die Beförderung von Gütern. Nach diesem Gesetzentwurf wird die Beförderung von Gütern wie im geltenden Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren definiert.

Bitte beachten Sie auch Nummer 3.1.3.1 der allgemeinen Bemerkungen zum Gesetzentwurf.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass bestimmte Fahrzeuge von der Maut befreit werden sollten. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge der Streitkräfte und der staatlichen Rettungsdienste, Fahrzeuge, die für Brandbekämpfungs- und Rettungseinsätze bestimmt sind und ausschließlich für Notfalleinsätze verwendet werden, sowie Fahrzeuge, die Notdiensten gehören und ausschließlich von Notdiensten genutzt und nicht im Wettbewerb mit gewerblichen Unternehmen verwendet werden, Polizeifahrzeuge und Fahrzeuge der Straßendienste.

ENTWURF

Die Fahrzeuge, die nach diesem Gesetzentwurf von der Maut befreit werden sollen, entsprechen den Fahrzeugen, die derzeit nach Abschnitt 11 des Gesetzes über Straßenbenutzungsgebühren von der Maut befreit sind, der somit in vollem Umfang beibehalten wird.

Ausnahmen stehen im Einklang mit den Ausnahmen gemäß Artikel 6 der Eurovignetten-Richtlinie, die von den Mitgliedstaaten angewandt werden können.

In Absatz 3 wird vorgeschlagen, dass es eine Bedingung für die Mautbefreiung nach Absatz 2 sein soll, dass die Fahrzeuge von außen als für die unter Absatz 2 genannten Zwecke bestimmt zu erkennen sein müssen.

Dies ist auch eine Fortsetzung der bestehenden Regeln.

In Absatz 4 wird vorgeschlagen, dass das Kraftfahrzeug bei Fahrzeugkombinationen bestimmt, ob die Kombination nach Absatz 2 von den Mautgebühren befreit ist.

Dies ist auch eine Fortsetzung der bestehenden Regeln.

Besteht das Fahrzeug aus mehreren Kombinationen wie Sattelanhängern usw., so ist es somit das Kraftfahrzeug, d. h. das Zugfahrzeug, das bestimmt, ob die Kombination von Mautgebühren befreit ist.

Die zugelassene Gesamtmasse des Fahrzeugs im beladenen Zustand bestimmt, was mit dem Zugfahrzeug gemeint ist.

Bitte beachten Sie auch Nummer 3.1.3.2 zu mautfreien Fahrzeugen in den allgemeinen Bemerkungen des Gesetzentwurfs.

Zu Abschnitt 2

Nach dem geltenden Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren hängt die Abgrenzung des mautpflichtigen Straßennetzes davon ab, ob der Lastkraftwagen usw. in Dänemark oder im Ausland registriert ist. Bei Fahrzeugen, die in Dänemark zugelassen sind, ist das gesamte dänische

ENTWURF

Straßennetz mautpflichtig. Bei ausländischen Fahrzeugen ist das mautpflichtige Straßennetz auf Autobahnen beschränkt.

In *Abschnitt 2* wird vorgeschlagen, dass die im vorgeschlagenen *Abschnitt 1 Absatz 1* genannten Fahrzeuge nach diesem Gesetz mautpflichtig sind, wenn sie auf den in *Anhang 1* aufgeführten Straßen fahren.

Anhang 1 ist ein Katalog aller mautpflichtigen Straßen, Wege usw.

Wenn eine Straße, ein Weg usw. nicht in *Anhang 1* aufgeführt ist, besteht dort keine Mautpflicht. Dies bedeutet, dass der Eigentümer oder Nutzer immer in der Lage sein wird, in *Anhang 1* nachzuschauen und festzustellen, ob ein bestimmter Straßenabschnitt oder ein bestimmtes Straßensegment mautpflichtig ist.

Im Gegensatz zu den derzeitigen Mautgebühren deckt die vorgeschlagene Maut nicht das gesamte dänische Straßennetz ab.

Nach diesem Gesetzentwurf werden mit wenigen Ausnahmen alle staatseigenen Straßen mautpflichtig sein. Darüber hinaus werden bestimmte kommunale Straßen, die auf der Grundlage einer Beurteilung der dänischen Straßenverkehrsdirection insgesamt parallel oder diagonal zu den mautpflichtigen Staatsstraßen verlaufen, mautpflichtig sein. Durch die Erhebung von Mautgebühren auf bestimmten kommunalen Straßen soll der Ausweichverkehr bekämpft werden, d. h. der Verkehr ist, der auftreten kann, wenn mautpflichtige Fahrzeuge versuchen, die Zahlung der Maut zu vermeiden, und parallele Straßen suchen, die im Prinzip keine mautpflichtigen Straßen sind.

Es wird erwartet, dass der Ausweichverkehr durch die Erhebung von Mautgebühren auf kommunalen Straßen, die parallel und diagonal zu Staatsstraßen verlaufen, minimiert werden kann, da die Vermutung besteht, dass das mautpflichtige Fahrzeug am Verkehr auf nationalen Straßen festhält, wenn sowohl diese als auch die parallelen und diagonalen kommunalen Straßen mautpflichtig gemacht werden.

ENTWURF

Die Liste der Staatsstraßen wird jährlich unter der Aufsicht des Verkehrsministers für den Bau bestimmter Straßenabschnitte als Staatsstraßen sowie für die Einbeziehung oder Herabstufung staatlicher Straßenabschnitte angepasst. Da die Einbeziehung oder Herabstufung kleinerer staatlicher Straßenabschnitte ohne ein spezielles Gesetz vorgesehen werden kann, können Informationen, über die Straßen, die Staatsstraßen sind, am praktischsten über Einträge im CVF (Zentrales Straßenverzeichnis auf der Website der dänischen Straßendirektion) bezogen werden, das von den Straßenbehörden gemäß Abschnitt 17 des Gesetzes über öffentliche Straßen usw. geführt wird. Die Straßen, die im CVF ausgewiesen werden können, werden die aktuellen staatlichen, kommunalen und privaten Straßen des dänischen Straßennetzes sein. Das in diesem Gesetzentwurf verwendete Straßennetz wird nicht unbedingt mit den im CVF verfügbaren Straßen aktualisiert. Es wird daher Anhang 1 sein, der zu jeder Zeit das abgedeckte Straßennetz gemäß diesem Gesetzentwurf darstellen wird, unabhängig von späteren Änderungen der staatlichen und kommunalen Straßen.

Es wird erwartet, dass in geeigneten Zeitabständen ein Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Anhangs 1 vorgeschlagen wird, um das mautpflichtige Straßennetz zu aktualisieren. Anhang 1 kann ohne Gesetzesänderung nicht aktualisiert werden.

Zu den Grundsätzen für die Bestimmung des abgedeckten Straßennetzes siehe die allgemeinen Anmerkungen unter Nummer 3.1.3.3.

Zu Abschnitt 3

Nach geltendem Recht liegt die Verpflichtung zur Zahlung der Maut für in Dänemark zugelassene Fahrzeuge bei der Person, auf deren Namen das Fahrzeug zu Beginn des Gebührenzeitraums zugelassen ist. Wenn das Fahrzeug sowohl für einen Nutzer als auch für einen Eigentümer zugelassen ist, sind beide mautpflichtig. Darüber hinaus liegt die Mautpflicht in der Verantwortung der Person, die im eigenen Interesse Zugang zum Fahrzeug hat oder über die Nutzung des Fahrzeugs entscheidet.

Bei ausländischen Fahrzeugen ist die mautpflichtige Person zum Zeitpunkt der Benutzung der in Abschnitt 7 Absatz 1 und 2 des Gesetzes über

ENTWURF

Straßenbenutzungsgebühren genannten Straßen entweder der Eigentümer des Fahrzeugs, der Fahrer des Fahrzeugs, jemand, der im eigenen Interesse Zugang dazu hat, oder jemand, der über die Benutzung des Fahrzeugs entscheidet.

Wenn mehrere Parteien mautpflichtig sind, sind sie gesamtschuldnerisch haftbar.

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass die Mautpflicht in der Verantwortung des eingetragenen Eigentümers des Fahrzeugs liegt. Wenn sowohl ein Nutzer als auch der Eigentümer des Fahrzeugs registriert sind, sind beide mautpflichtig.

Dänische und ausländische Eigentümer müssen gemäß dem vorgeschlagenen Absatz 1 in gleicher Weise behandelt werden.

In Fällen, in denen der Eigentümer und Nutzer unterschiedlich sind, wird die Maut zuerst dem Nutzer berechnet. Wenn der Nutzer nicht zahlt, wird der Betrag dem Eigentümer in Rechnung gestellt. Die Art und Weise, wie Eigentümer und Nutzer die Kosten unter sich aufteilen, ist nur eine Frage des Privatrechts.

Die Konzepte von Eigentümer und Nutzer müssen im Einklang mit den gleichen Begriffen im Straßenverkehrsgesetz verstanden werden.

Die Eigentümer von zugelassenen dänischen Fahrzeugen sind im nationalen Fahrzeugregister zu finden. Neben dem registrierten Eigentümer kann auch ein Nutzer registriert werden, der eine Person ist, die dauerhaft Zugang zu einem Kraftfahrzeug hat. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn das Fahrzeug Eigentum eines Finanzunternehmens ist.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass Personen, die für ein Fahrzeug mautpflichtig sind, gesamtschuldnerisch für die Zahlung der Maut haften.

Es ist die Situation zum Zeitpunkt der Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz, die bestimmt, wer mautpflichtig ist.

ENTWURF

Nach diesem Gesetz können natürliche und juristische Personen mautpflichtig gemacht werden.

Zu Abschnitt 4

Nach geltendem Recht wird eine zeitraumbezogene Maut für die Nutzung des Straßennetzes für die unter das Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren fallenden Fahrzeuge entrichtet, vgl. Abschnitte 1 und 5. Für mautpflichtige Fahrzeuge, die in Dänemark zulassungspflichtig sind, beträgt der Gebührenzeitraum ein Jahr, vgl. Abschnitt 2, und die Maut wird bei der Zulassung an die dänische Zoll- und Steuerverwaltung gezahlt. Für spätere Gebührenzeiträume wird die Gebühr von der dänischen Zoll- und Steuerverwaltung zusammen mit der Kraftfahrzeugsteuer erhoben. Bei mautpflichtigen ausländischen Fahrzeugen wird die Maut für Zeiträume von mindestens einem Tag und höchstens einem Jahr entrichtet (vgl. Abschnitt 2 Absatz 4). Die Maut wird bei Fährunternehmen und Reedereien bezahlt, die Fährdienste in andere Länder als Schweden betreiben, und an bestimmten Tankstellen bezahlt.

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass die Maut auf der Grundlage der Gesamtlänge der auf dem mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegten Strecke, gemessen in Kilometern berechnet wird, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 2, und auf der Grundlage einer gemäß dem vorgeschlagenen Abschnitt 5 ermittelten Mautgebühr je Kilometer ermittelt wird.

Die vorgeschlagene Maut wird entsprechend der gesamten Länge der auf dem mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegten Strecke zu den im vorgeschlagenen Abschnitt 5 festgelegten Sätzen festgesetzt.

Darüber hinaus wird in Absatz 2 vorgeschlagen, dass die auf mautpflichtigen Straßen zurückgelegte Strecke, vgl. Absatz 1, als Gesamtlänge in Kilometern der Straßenabschnitte, die das mautpflichtige Fahrzeug befahren hat, berechnet wird, unbeschadet der Absätze 4 und 5.

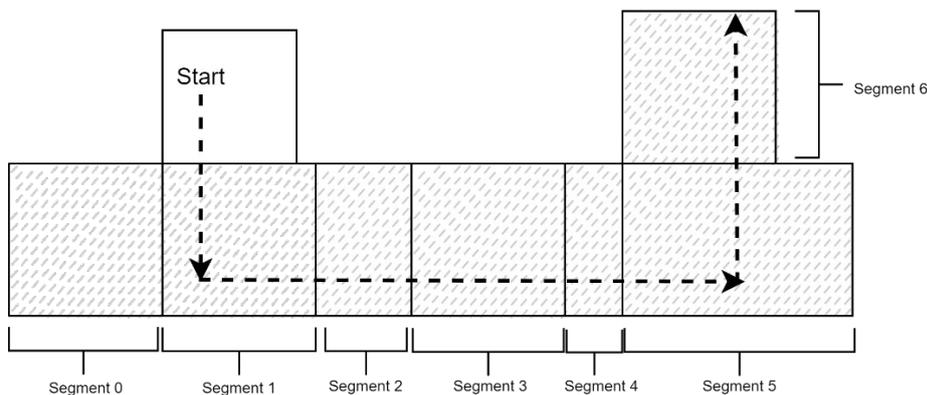
Die in den Absätzen 1 und 2 vorgeschlagenen Maßnahmen bedeuten, dass die Maut für die Nutzung des abgedeckten Straßennetzes auf der Grundlage der zurückgelegten Entfernung berechnet wird, für die eine Mautgebühr je Kilometer erhoben wird. Es ist nicht möglich, die Nutzung

ENTWURF

des Straßennetzes nach Zeiträumen zu bezahlen. Andererseits bestimmt die zurückgelegte Entfernung die Maut, die für die Nutzung des unter den Gesetzentwurf fallenden Straßennetzes zu zahlen ist.

Der vorgeschlagene Absatz 2 setzt somit voraus, dass die auf mautpflichtigen Straßen zurückgelegte Strecke als Gesamtlänge der Straßenabschnitte bestimmt wird, auf denen das mautpflichtige Fahrzeug gefahren ist. Wenn ein Straßenabschnitt nicht vollständig abgeschlossen wurde, wird er dennoch mit seiner vollen Länge in die Grundlage für die Festsetzung der Maut einbezogen.

Das Schema kann anhand des in der folgenden Zeichnung dargestellten Beispiels veranschaulicht werden:



Die schattierten Flächen bilden die Aufgliederung des mautpflichtigen Straßennetzes in einzelne Straßenabschnitte unterschiedlicher Länge. Der nicht schattierte Bereich ist nicht Teil des mautpflichtigen Straßennetzes. Die gepunktete Linie zeigt die tatsächliche (zurückgelegte) oder geplante Strecke.

Die Maut ist für die gesamte Länge jedes Straßenabschnitts zu zahlen, wenn die Grenze zu einem schattierten Abschnitt überschritten wird, d. h. wenn der betreffende Straßenabschnitt befahren wird, ungeachtet der Tatsache, dass das Fahrzeug nicht unbedingt jeden Straßenabschnitt vollständig durchfahren hat.

ENTWURF

In dieser Zeichnung muss die Anzahl der gefahrenen Kilometer auf der Grundlage der Gesamtlänge (in Fahrtrichtung) für die Abschnitte 1-6 in Kilometern berechnet werden, auch wenn die Fahrt auf den Abschnitten 1 und 5 in der Mitte beginnt und endet. In diesem Beispiel muss die Maut für den Abschnitt 0 nicht berechnet werden, da die Grenze nicht überschritten wird.

Die in Anhang 1 dieses Gesetzentwurfs aufgeführten und in Absatz 3 beschriebenen Straßenabschnitte sind für die Berechnung des mautpflichtigen Straßennetzes zu verwenden.

In Absatz 3 wird vorgeschlagen, dass ein Straßenabschnitt als Stück Straße zwischen zwei Kreuzungen definiert wird. Eine Straßenkreuzung ist eine Kreuzung, ein Kreisverkehr, ein Straßenende oder eine Landgrenze.

Ein Straßenende kann zum Beispiel eine Sackgasse sein.

Das Straßennetz ist somit in einzelne physische Straßenabschnitte (die sogenannten Straßenabschnitte) unterteilt, die jeweils ihre eigene Länge in Kilometern aufweisen. Ein Straßenabschnitt bedeutet also einen vorgegebenen und eindeutig definierten Teil einer Straße, der zwischen zwei sich nicht überschneidenden Kreuzungen verläuft.

Ein Straßenabschnitt wird auf einer digitalen Karte ermittelt und durch Bordgeräte in Kilometern gemessen, siehe mehr über Bordgeräte in den allgemeinen Kommentaren, Nummer 3.1.3.4.1, und in den Kommentaren zu Abschnitt 7. Nach Anpassung an das Straßennetz wird die Anzahl der gefahrenen Kilometer anhand der Straßenabschnitte, auf denen die Fahrt stattgefunden hat, und mit den vorgegebenen Sätzen abgeglichen und dann ein spezifischer Preis berechnet. Die Maut wird für das mautpflichtige Straßennetz mit dem in diesem Gesetzentwurf festgelegten Preis pro Kilometer berechnet, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 5.

In Absatz 4 wird vorgeschlagen, dass keine Mautpflicht besteht, wenn nur ein Straßenabschnitt im Zusammenhang mit der Überquerung eines mautpflichtigen Straßenabschnitts befahren wurde, aber keine zusätzliche Fahrt stattfindet.

ENTWURF

Überquerung bedeutet, quer zur Fahrtrichtung über die betreffende Straße zu fahren. Somit ist keine Maut zu entrichten, wenn das mautpflichtige Fahrzeug nur auf einem Straßenabschnitt im Zusammenhang mit der Überquerung des mautpflichtigen Straßenabschnitts quer zur Fahrtrichtung gefahren ist, aber keine zusätzliche Fahrt stattfindet.

Wenn die Fahrt mit angeschlossenem Bordgerät erfolgt, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 7, werden die unbedeutenden Fahrten im Zusammenhang mit der Berechnung der zurückgelegten Strecke automatisch gelöscht. Wenn die Fahrt mit einem Streckenticket erfolgt, vgl. Abschnitt 8, werden diese kleinen Fahrten nicht in die angegebene voraussichtliche Strecke aufgenommen, die auf dem Streckenticket angegeben ist.

In Absatz 5 wird auch vorgeschlagen, dass eine Fahrt auf demselben Straßenabschnitt zwei oder mehrere Male innerhalb von 24 Stunden, ohne in der Zwischenzeit andere mautpflichtige Straßenabschnitte zu befahren, nur einmal in die Gesamtberechnung der Anzahl der zurückgelegten Kilometer einbezogen wird.

Dies bedeutet beispielsweise, dass, wenn ein Fahrzeug Güter auf einer Straße entladen hat und dieser Straßenabschnitt sowohl als Haltepunkt als auch als Ausgangspunkt identifiziert wird, er nur einmal in die Kilometerberechnung einbezogen wird.

In Absatz 6 wird vorgeschlagen, dass für die in Anhang 1 aufgeführten Straßenabschnitte, die ganz oder teilweise in geografischen Gebieten liegen, in denen Umweltzonen gemäß den Vorschriften des Kapitels 2f des Umweltschutzgesetzes eingerichtet wurden, ein Mautzuschlag gezahlt wird. Der Zuschlag wird nach den in Abschnitt 5 Absatz 2 festgelegten Sätzen berechnet.

Da Umweltzonen nach der möglichen Verabschiedung des Gesetzentwurfs aufgehoben oder erweitert werden können, unterliegen nur Umweltzonen, die ab dem 1. August 2022 eingerichtet wurden, der zusätzlichen Maut.

Zu Abschnitt 5

ENTWURF

Nach den geltenden Vorschriften des Gesetzes über Straßenbenutzungsgebühren müssen Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen für den Straßengüterverkehr mit einer Gesamtmasse im beladenen Zustand von 12 000 kg oder mehr für die Nutzung des Straßennetzes mit Mautgebühren eine zeitraumbezogene Maut entrichten. Die jährlichen Gebühren einschließlich Verwaltungskosten ergeben sich unbeschadet des Abschnitts 20 Absatz 6 des Gesetzes aus Abschnitt 3 des Gesetzes.

Die Straßenbenutzungsgebühr ist Teil der Eurovignetten-Kooperation, und die in Dänemark gezahlte Maut umfasst somit auch das Fahren auf dem mautpflichtigen Straßennetz in den anderen Ländern, die an der Erhebung der Maut beteiligt sind (Luxemburg, die Niederlande und Schweden).

Die Sätze für die Nutzung des mautpflichtigen Straßennetzes werden für einen Tag, eine Woche, einen Monat und ein Jahr festgelegt. Für dänische Fahrzeuge wird die Maut einmal im Jahr bezahlt. Die Maut wird nach der Größe der Fahrzeuge (Anzahl der Achsen) und ihren Emissionsnormen differenziert, d. h. für NO-EURO, EURO I, EURO II usw. bis zu „EURO VI oder umweltfreundlicher“. Der Satz für Tagesvignetten ist jedoch unabhängig von der Größe und Emissionsnorm des Fahrzeugs. Die Tarife wurden zwischen den Ländern vereinbart und liegen innerhalb der in der Eurovignetten-Richtlinie festgelegten Höchstsätze für zeitraumbezogene Mautgebühren.

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass die Maut für Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen gemäß den CO₂-Emissionsklassen gemäß Artikel 7ga der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Nutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge in der jeweils geltenden Fassung zu den sich aus der Tabelle in Absatz 1 ergebenden Sätzen zu entrichten ist.

Die vorgeschlagene Lösung bedeutet, dass jeder mautpflichtige Kilometer für Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen gemäß der CO₂-Emissionsklasse, zu der sie gehören, bei insgesamt 5 CO₂-Emissionsklassen, bezahlt wird. Die CO₂-Emissionsklassen werden weiter nach der zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeuge im beladenen Zustand gruppiert, mit 3 Gewichtsklassen innerhalb jeder CO₂-Emissionsklasse.

ENTWURF

Die CO₂-Emissionsklassen für schwere Nutzfahrzeuge sind in Artikel 7ga der Eurovignetten-Richtlinie definiert. Die Aufschlüsselung ist für Mautsysteme für schwere Nutzfahrzeuge obligatorisch. Die 5 CO₂-Emissionsklassen für schwere Nutzfahrzeuge sind wie folgt definiert:

Die CO₂-Emissionsklasse 1 umfasst Fahrzeuge, die zu keiner der anderen CO₂-Emissionsklassen gehören.

Die CO₂-Emissionsklasse 2 umfasst Untergruppen von Fahrzeugen, deren CO₂-Emission mehr als 5 % unter der CO₂-Emissionsreduktionskurve der Untergruppe, zu der das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs gehörte liegt, und die nicht zu einer der CO₂-Emissionsklassen 3, 4 oder 5 gehören. Fahrzeuguntergruppen sind in der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates, Anhang 1 Nummer 1, definiert. Die Emissionsreduktionskurve ist in der Eurovignetten-Richtlinie (1999/62/EG), zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362, Artikel 2 Nummer 37, definiert.

Die CO₂-Emissionsklasse 3 umfasst Untergruppen von Fahrzeugen, deren CO₂-Emission mehr als 8 % unter der CO₂-Emissionsreduktionskurve zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs liegt, und die nicht zu einer der CO₂-Emissionsklassen 4 oder 5 gehören. Die Fahrzeuguntergruppen und die Emissionsreduktionskurve sind gemäß der Beschreibung der CO₂-Emissionsklasse 2 definiert.

Die CO₂-Emissionsklasse 4 umfasst emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge im Sinne der Eurovignetten-Richtlinie, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362, Artikel 2 Nummer 30.

Die CO₂-Emissionsklasse 5 umfasst emissionsfreie Fahrzeuge im Sinne der Eurovignetten-Richtlinie, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362, Artikel 2 Nummer 29.

ENTWURF

Gemäß der Eurovignetten-Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Einstufung eines Fahrzeugs der CO₂-Emissionsklasse 2 oder 3 alle sechs Jahre nach dem Datum der Erstzulassung neu bewertet wird und dass das Fahrzeug gegebenenfalls auf der Grundlage der zu diesem Zeitpunkt geltenden Schwellenwerte neu in die entsprechende CO₂-Emissionsklasse klassifiziert wird.

Es wird erwartet, dass die CO₂-Emissionsdaten für einzelne Fahrzeuge, die für die Einstufung der Fahrzeuge in CO₂-Emissionsklassen erforderlich sind, in das nationale Fahrzeugregister aufgenommen werden.

Die erste Gewichtsklasse bezieht sich auf den Bereich von 12 000–17 999 kg mit einem Satz von 1,12 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 1, 1,00 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 2, 0,88 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 3, 0,59 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 4 und 0,20 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 5.

Die zweite Gewichtsklasse bezieht sich auf den Bereich von 18 000–32 000 kg, mit einem Satz von 1,26 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 1, 1,13 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 2, 1,00 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 3, 0,66 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 4 und 0,20 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 5;

Die dritte Gewichtsklasse betrifft Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von über 32 000 kg mit einem Satz von 1,35 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 1, 1,22 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 2, 1,09 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 3, 0,71 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 4 und 0,20 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 5.

Die vorgeschlagenen Sätze werden somit proportional zur zurückgelegten Strecke festgelegt und nach den CO₂-Emissionen und der zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeuge im beladenen Zustand differenziert. Die staatliche Struktur folgt den Bestimmungen der Eurovignetten-Richtlinie, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2022/362.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass bei Fahrten auf mautpflichtigen Straßenabschnitten, die sich ganz oder teilweise innerhalb von

ENTWURF

Umweltzonen befinden, vgl. der vorgeschlagene Abschnitt 4 Absatz 6, zu den Sätzen in Absatz 1 für Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen ein Zuschlag hinzugerechnet wird. Diese Zuschläge sind in der Tabelle in Absatz 2 dargestellt.

Der Zuschlag beträgt 50 % der gemäß Absatz 1 zu zahlenden Maut. Bei der Fahrt auf einem Straßenabschnitt, der sich ganz oder teilweise in einer Umweltzone befindet, sind eine Maut gemäß Absatz 1 und ein Mautzuschlag gemäß Absatz 2 zu entrichten.

In der ersten Gewichtsklasse im Bereich von 12 000–17 999 kg beträgt der Zuschlag 0,56 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 1, 0,50 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 2, 0,44 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 3, 0,29 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 4 und 0,10 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 5.

In der zweiten Gewichtsklasse im Bereich von 18 000 bis 32 000 kg beträgt der Zuschlag 0,63 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 1, 0,57 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 2, 0,50 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 3, 0,33 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 4 und 0,10 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 5.

In der dritten Gewichtsklasse für Lastkraftwagen und Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von über 32 000 kg beträgt der Zuschlag 0,68 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 1, 0,61 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 2, 0,54 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 3, 0,35 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 4 und 0,10 DKK pro km für CO₂-Emissionsklasse 5.

Der Anstieg der Sätze in den Umweltzonen spiegelt die Tatsache wider, dass viele Bürger in diesen Gebieten besonders stark der Luftverschmutzung und dem Lärm durch Lkw-Verkehr und Straßenverkehrsunfällen mit Schwerlastfahrzeugen ausgesetzt sind. Die erhöhten Mautsätze in den Umweltzonen tragen dazu bei, den sozioökonomischen Nutzen der Mautregelung zu erhöhen.

In Absatz 3 wird vorgeschlagen, dass für Fahrzeuge, die als Zugmaschinen für einen oder mehrere Anhänger oder Sattelanhänger zugelassen sind, die

ENTWURF

Maut nach der zugelassenen Gesamtmasse im beladenen Zustand berechnet wird, woraus sich der höchste Mautbetrag ergibt;

Der Vorschlag ist eine Fortsetzung des Abschnitts 3 Absätze 5 und 6 des Gesetzes über Straßenbenutzungsgebühren.

Der Vorschlag bedeutet, dass bei Fahrzeugen, die als Zugmaschinen eines Anhängers oder Sattelanhängers zugelassen sind, die Maut nach der zugelassenen Gesamtmasse der Fahrzeugkombinationen ermittelt wird.

Bei Fahrzeugen, die als Zugmaschinen für mehrere Anhänger oder Sattelanhänger zugelassen sind, wird die Maut nach der Kombination der Gesamtmasse im beladenen Zustand mit dem höchsten Mautbetrag ermittelt.

So zahlen alle normalen Lkw-Kombinationen, von denen die meisten ein Bruttogewicht von etwa 50-56 Tonnen haben, die Maut nach der schwersten Gewichtsklasse, die als „über 32 000 kg“ bezeichnet wird.

Zu Abschnitt 6

Aus Abschnitt 1 des Steuerverwaltungsgesetzes ergibt sich, dass die dänische Zoll- und Steuerverwaltung die Verwaltung der Rechtsvorschriften über Steuern und Rechtsvorschriften über die Beurteilung der Immobilien des Landes sowie des Gesetzes über die Zulassung von Fahrzeugen mit Ausnahme der Zuständigkeiten, die nach Abschnitt 18 Absatz 3 und Abschnitt 19 des Gesetzes über die Fahrzeugzulassung der Polizei übertragen werden, ausübt.

Aus Artikel 2 Nr. 3 der EETS-Richtlinie ergibt sich, dass ein Mauterheber eine öffentliche oder private Einrichtung ist, die Mautgebühren für den Verkehr von Fahrzeugen in einem EETS-Bereich erhebt. Die Richtlinie wurde mit der Verordnung Nr. 1863 vom 27. September 2021 teilweise in dänisches Recht umgesetzt.

Ein EETS-Bereich bezeichnet z. B. eine Straße, ein Straßennetz oder eine Einrichtung, bei der Mautgebühren über ein elektronisches Mautsystem gemäß Artikel 2 Nr. 8 der Richtlinie erhoben werden.

ENTWURF

Ein EETS-Anbieter wird in Artikel 2 Nr. 6 der Richtlinie als eine Stelle definiert, die im Rahmen eines getrennten Vertrags einem EETS-Nutzer Zugang zum EETS gewährt, die Maut an den zuständigen Mautheber überweist und die im Niederlassungsmitgliedstaat registriert ist.

Aus der Richtlinie ergibt sich, dass alle Unternehmen die Registrierung als EETS-Anbieter beantragen können, wenn sie bestimmte in Artikel 4 der Richtlinie festgelegte Anforderungen erfüllen. Die Anforderungen bestehen darin, dass das Unternehmen nach der Norm EN ISO 9001 oder einer gleichwertigen Norm zertifiziert sein muss, über die technische Ausrüstung und die EG-Erklärung oder das Zertifikat zur Bescheinigung der Konformität der Interoperabilitätskomponenten mit den Spezifikationen verfügen muss, über Kompetenzen im Bereich der elektronischen Mautdienste oder andere relevante Bereiche verfügen muss, über eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit verfügen muss, über einen umfassenden Risikomanagementplan verfügen muss, der mindestens alle zwei Jahre überprüft wird, und Gewähr für Zuverlässigkeit bieten muss.

Es gibt auch detaillierte Pflichten gemäß Artikel 2 der Durchführungsverordnung C(2019)9080 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischer Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen, Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/750/EG, in der detaillierte Pflichten für EETS-Anbieter festgelegt sind, einschließlich der Ebene der Dienste und der technischen Unterstützung für EETS-Nutzer.

Aus Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie ergibt sich, dass der Mautheber für ein EETS-Gebiet gemäß dem in Artikel 6 Absatz 9 genannten Durchführungsrechtsakt die allgemeinen Bedingungen für den Zugang der EETS-Anbieter zu ihrem EETS-Bereich erstellt.

Ziel der EETS-Richtlinie ist es, sicherzustellen, dass die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme für das gesamte Straßennetz in der EU gilt.

ENTWURF

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass die Sund & Bælt Holding A/S die Mautgebühren im Namen des dänischen Staates durch den Verkauf von Streckentickets erhebt, vgl. Abschnitt 8, unbeschadet des Absatzes 2. Ferner wird vorgeschlagen, dass die Sund & Bælt Holding A/S die Maut spätestens am 20. des Monats, der auf den Monat folgt, in dem das Streckenticket verkauft wurde, an die dänische Zoll- und Steuerverwaltung zahlen sollte. Innerhalb der gleichen Frist muss die Sund & Bælt Holding A/S der Steuerverwaltung Informationen über die verkauften Streckentickets übermitteln, damit die Steuerverwaltung den eingezogenen und bezahlten Betrag überprüfen kann.

Dem Vorschlag zufolge wird die Sund & Bælt Holding A/S als Mauterheber fungieren. Die Sund & Bælt Holding A/S ist eine dänische staatliche Holdinggesellschaft, die die Gesamtleitung der Aktivitäten der Tochtergesellschaften verwaltet. Die Sund & Bælt Holding A/S, die keine Behörde ist, wird nach diesem Gesetzentwurf ermächtigt, Entscheidungen im Namen des Staates zu fassen.

Aus der Bestimmung ergibt sich, dass die Sund & Bælt Holding A/S die technische und systemische Lösung für die Ausstellung und den Verkauf von Streckentickets entwickeln und etablieren und auch deren Betrieb verwalten wird. Es wird also die Sund & Bælt Holding A/S sein, die die Entwicklung eines IT-Systems, das die Länge von mautpflichtigen Fahrten, und die Maut berechnen kann, sicherstellen wird.

In Fällen, in denen sich eine mautpflichtige Person dafür entscheidet, ihre Maut durch den Kauf eines Streckentickets zu bezahlen, ist es die Sund & Bælt Holding A/S, die den Betrieb aller damit verbundenen Schritte unterstützt und sicherstellt und die Maut erhebt.

Die Sund & Bælt Holding A/S wird auch Hinweise zur Möglichkeit geben, die Maut beim Kauf eines Streckentickets an die betreffenden Nutzer zu zahlen. Auf der anderen Seite werden EETS-Anbieter keine Aufgaben im Zusammenhang mit dem Streckenticketsystem ausführen. Neben der Verwaltung der Mautregelung wird die Sund & Bælt Holding A/S auch Kontrollen der Regelung durchführen, vgl. Absatz 4.

ENTWURF

Es wird davon ausgegangen, dass der Verkauf von Streckentickets über eine Zahlung an die Sund & Bælt Holding A/S erfolgt. Sollte es Zahlungen geben, die nicht geleistet werden können, wenn beispielsweise eine Bank die Überweisung des Mautbetrags an die Sund & Bælt Holding A/S ablehnt, muss die Sund & Bælt Holding A/S dennoch die Maut an die dänische Zoll- und Steuerverwaltung abführen.

Die Sund & Bælt Holding A/S muss gemäß dem in Artikel 6 Absatz 9 der EETS-Richtlinie genannten Durchführungsrechtsakt eine Vorgabe für ein EETS-Gebiet erstellen, in der die allgemeinen Bedingungen für den Zugang der EETS-Anbieter zu ihrem EETS-Gebiet festgelegt sind.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass die Sund & Bælt Holding A/S im Auftrag des Staates Mautgebühren nach diesem Gesetz bei Verwendung von Bordgeräten erhebt, vgl. Abschnitt 7. Bei der Verwendung von Bordgeräten stellt der Mautdienstleister (EETS-Anbieter) eine Rechnung mit Informationen über den Namen der Sund & Bælt Holding A/S zum Zwecke der Erhebung der Maut nach diesem Gesetz aus. Die Zahlung der Maut entfällt jedoch nur, wenn sie an den EETS-Anbieter erfolgt. Die Sund & Bælt Holding A/S ist berechtigt, Zahlungen von einem EETS-Anbieter für alle registrierten Mautgebühren für einen angeschlossenen EETS-Nutzer zu erheben, unabhängig davon, ob der EETS-Anbieter vom EETS-Nutzer eine Zahlung erhalten hat.

Nach dieser Bestimmung ist die Sund & Bælt Holding A/S berechtigt, Zahlungen von einem EETS-Anbieter für alle registrierten Mautgebühren einzuziehen, unabhängig davon, ob der EETS-Anbieter hierfür eine Zahlung erhalten hat. Da die Sund & Bælt Holding A/S im Auftrag des Staates Maut erheben wird, wird die Beziehung zwischen EETS-Anbietern und der Sund & Bælt Holding A/S durch das Gesetz über die Einziehung öffentlich-rechtlicher Verbindlichkeiten abgedeckt und geregelt. Ansprüche nach diesem Gesetzentwurf stellen staatliche Forderungen dar, und die Sund & Bælt Holding A/S wird daher durch das Gesetz über die Einziehung öffentlich-rechtlicher Verbindlichkeiten gedeckt und als Behörde behandelt.

Gemäß den vorgeschlagenen Absätzen 1 und 2 wird die Sund & Bælt Holding A/S im Namen des Staates Beschlüsse fassen. Die Vorschriften

ENTWURF

des Gesetzes über die öffentliche Verwaltung gelten für Entscheidungen, die im Rahmen dieses Gesetzentwurfs getroffen werden.

Nach dem Gesetzentwurf wird die Sund & Bælt Holding A/S die Zuständigkeit für die Erfüllung staatlicher Aufgaben, wie etwa die Erhebung von Mautgebühren, übertragen können. Die Sund & Bælt Holding A/S fällt unter Abschnitt 4 des dänischen Gesetzes über offene Verwaltung.

Aus Abschnitt 4 des dänischen Gesetzes über offene Verwaltung ergibt sich, dass dieses Gesetz neben den Bestimmungen der Abschnitte 11 und 12 und der Abschnitte 15–17 für alle Tätigkeiten gilt, die von Unternehmen ausgeübt werden, wenn mehr als 75 % der Anteile dänischen Behörden gehören. Dies gilt jedoch nicht für börsennotierte Unternehmen und deren Tochtergesellschaften.

In Abschnitt 15 des dänischen Gesetzes über offene Verwaltung heißt es, dass Dokumente, die eine Verwaltungsbehörde im Rahmen der Bearbeitung von Verwaltungsfällen im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit erhalten oder übermittelt hat, in dem Umfang erfasst werden müssen, in dem die Dokumente für einen Fall oder eine andere Fallverwaltung relevant sind. Gleiches gilt für interne Dokumente, die in endgültiger Form vorliegen.

Es ist beabsichtigt, auf der Grundlage von Abschnitt 1 Absatz 3 des Gesetzes über die öffentliche Verwaltung detaillierte Regeln für die Aufbewahrung von Dokumenten durch die Sund & Bælt Holding A/S usw. im Einklang mit den Aufgaben des Unternehmens nach diesem Gesetzentwurf festzulegen. Aus Abschnitt 1 Absatz 3 des Gesetzes über die öffentliche Verwaltung ergibt sich, dass der zuständige Minister nach Verhandlungen mit dem dänischen Justizminister Regeln festlegen kann, dass dieses Gesetz ganz oder teilweise für bestimmte Unternehmen, Institutionen, Vereinigungen usw. gilt, wenn die Kosten ihrer Tätigkeit hauptsächlich durch staatliche, regionale oder kommunale Mittel gedeckt werden oder soweit sie gesetzlich oder gesetzlich befugt sind, Entscheidungen für die Öffentlichkeit zu fassen. Der betreffende Minister kann Einzelheiten über die Aufbewahrung von Dokumenten usw. und über die Vertraulichkeit festlegen.

ENTWURF

In Absatz 3 wird vorgeschlagen, dass der EETS-Anbieter die gemäß Absatz 2 registrierten Mautgebühren zu den Bedingungen des Vertrags zwischen dem EETS-Anbieter und der Sund & Bælt Holding A/S an die Sund & Bælt Holding A/S zahlt. Die Sund & Bælt Holding A/S und der EETS-Anbieter können notwendige Informationen austauschen und verarbeiten, wenn dies für die Berechnung, Einziehung und Zahlung gemäß diesem Gesetz erforderlich ist. Die Sund & Bælt Holding A/S führt die Maut spätestens am 20. des Monats, der auf den Monat folgt, in dem die Maut erhoben wurde, an die Steuerverwaltung ab. Innerhalb derselben Frist muss die Sund & Bælt Holding A/S der dänischen Zoll- und Steuerverwaltung Angaben zu den registrierten Fahrten, für die Mautgebühren gelten, übermitteln, damit die Verwaltung prüfen kann, ob eine Korrelation zwischen den registrierten Mautgebühren und dem gezahlten Betrag besteht.

Der vorgeschlagene Absatz 3 bedeutet, dass die Vereinbarung zwischen der Sund & Bælt Holding A/S und EETS-Anbietern die spezifischen technischen und kommerziellen Bedingungen regelt, einschließlich der Rechnungsstellung und Zahlung, die in der EETS-Gebietsvorgabe beschrieben sind, in der die allgemeinen Bedingungen für den Zugang der Anbieter zum elektronischen Mautdienst in Dänemark festgelegt sind. In diesem Zusammenhang ist die Sund & Bælt Holding A/S verpflichtet, alle EETS-Anbieter gleich zu behandeln.

Die Vereinbarung muss daher angeben, wie die laufende Zahlung der erhobenen Mautgebühren zwischen der Sund & Bælt Holding A/S und dem EETS-Anbieter zu regeln ist und wann der EETS-Anbieter die Fahrdaten über registrierte Fahrten für seine Nutzer, die für die Berechnung der Höhe der individuellen Maut durch die Sund & Bælt Holding A/S zu verwenden sind, an die Sund & Bælt Holding A/S senden muss. So berechnet die Sund & Bælt Holding A/S die Maut auf der Grundlage der vom EETS-Anbieter erhaltenen Fahrdaten, während es, wie oben erwähnt, der EETS-Anbieter ist, der sie erhebt.

Die Sund & Bælt Holding A/S ist als Mauterheber gemäß Artikel 15 Nr. 1 der EETS-Richtlinie verpflichtet, eine sogenannte EETS-Gebietsvorgabe zu erstellen und beizubehalten, in der die allgemeinen Bedingungen für

den Zugang der EETS-Anbieter zum elektronischen Mautdienst in Dänemark festgelegt sind. Die Vorgabe für ein EETS-Gebiet enthält die von der Europäischen Kommission (die Kommission) in Anhang II der Durchführungsverordnung C(2019)9080 festgelegten Mindestanforderungen.

Zahlt die Sund & Bælt Holding A/S nicht vor dem angegebenen Zeitpunkt, so kann die Einziehung eines Betrags in Höhe des Mautbetrags in Betracht gezogen werden, vgl. Abschnitt 2 Absatz 3 des Gesetzes über die Einziehung öffentlich-rechtlicher Verbindlichkeiten. Die Einziehung richtet sich bei Bedarf an die Sund & Bælt Holding A/S, wie das genannte Gesetz das Schuldverhältnis zwischen der Sund & Bælt Holding A/S und der dänischen Zoll- und Steuerverwaltung regelt.

Andererseits ist das Schuldverhältnis zwischen der Sund & Bælt Holding A/S und dem Anbieter nicht durch dieses Gesetz geregelt, ebenso wie das Schuldverhältnis zwischen dem EETS-Anbieter und der mautpflichtigen Person.

In Absatz 4 wird vorgeschlagen, dass die Sund & Bælt Holding A/S die Einhaltung der Vorschriften über die Mautpflicht nach diesem Gesetz überwacht. Die Überwachung erfolgt digital und somit wird das Fahrzeug nicht gestoppt (digitale Überwachung).

Mit anderen Worten wird die Sund & Bælt Holding A/S überwachen, ob die mautpflichtigen Personen nach Abschnitt 3 die Mautgebühr zahlen, die der auf dem mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegten Fahrt entspricht. Die Sund & Bælt Holding A/S wird die Überwachung digital durchführen und somit wird das Fahrzeug nicht gestoppt (digitale Überwachung).

Wenn die Kontrollaufgabe der Sund & Bælt Holding A/S gesetzlich übertragen wird, ist das dänische Steuerministerium nicht verpflichtet, die Kontrollaufgabe auszuschreiben. Die Sund & Bælt Holding A/S muss die Ausschreibungsregeln hingegen beachten, beispielsweise beim Einkauf der erforderlichen Kameraausrüstung für die Durchführung der Kennzeichenerfassung.

ENTWURF

Die vorgeschlagene Bestimmung über die Kontrolle impliziert, dass die Sund & Bælt Holding A/S für die Erhebung von Daten für den Teil der Durchführung der Mautregelung durch die dänische Straßenverkehrsbehörde verantwortlich ist.

Die Kontrolle erfolgt über 6 feste Kontrollpunkte, die an Verkehrsknotenpunkten eingerichtet sind.

Darüber hinaus gibt es 6-12 mobile Kontrolleinheiten, die Fahrzeuge mit technischer Ausrüstung sein werden. Diese Kontrolleinheiten werden umherbewegt, um Druck durch die Unvorhersehbarkeit der Kontrolle, d. h. wo kontrolliert wird, zu schaffen. Jedes Fahrzeug verfügt über eine Ausrüstung, die eine Kontrolle an drei unabhängigen Standorten ermöglicht, sodass bei der Ausdehnung auf ein großes Straßennetz die Kontrolle von 18-36 unabhängigen mobilen Kontrollpunkten aus möglich ist.

Sowohl die festen als auch die mobilen Kontrollpunkte werden in der Lage sein, relevante digitale Informationen über alle vorbeifahrenden Fahrzeuge zu sammeln und die Kennzeichen der Fahrzeuge zu erfassen. Dies gilt unabhängig davon, ob die Fahrzeuge über ein Bordgerät verfügen, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 7, oder wenn ein Streckenticket erworben wurde, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 8.

Dies geschieht durch die Kombination von drei Technologien: 1) Technologie zur Klassifizierung des Fahrzeugtyps, die die Größe und damit den Fahrzeugtyp bestimmen kann, 2) Digital Short Range Communication (DSRC)-Scanner, die bestimmen, ob das Fahrzeug ein Bordgerät verwendet, und 3) ANPR (automatische Kennzeichenerfassung).

Durch die Kombination der oben genannten Technologien bestimmt das System zunächst, ob ein bestimmtes Fahrzeug der Mautpflicht unterliegt oder nicht.

Darüber hinaus ermittelt die Kontrolleinheit, ob im Fahrzeug ein Bordgerät vorhanden ist oder ob ein Streckenticket im Voraus erworben wurde.

ENTWURF

Wenn kein Bordgerät an das Fahrzeug angeschlossen ist oder vor der Fahrt keine Strecke registriert oder kein Streckenticket gekauft wurde, das innerhalb von 48 Stunden korrigiert werden kann, vgl. der vorgeschlagene Abschnitt 8 Absatz 5, um der tatsächlich zurückgelegten Strecke zu entsprechen, übermittelt die Sund & Bælt Holding A/S nach Identifizierung mittels Kennzeichenerfassung der dänischen Straßenverkehrsbehörde Informationen im Hinblick auf die mögliche Ausstellung eines verwaltungsrechtlichen Bußgeldbescheids, vgl. Nummer 3.1.6.2. über verwaltungsrechtliche Geldbußen.

In Absatz 5 wird vorgeschlagen, dass das Gesetz über die öffentliche Verwaltung und Abschnitt 17 Absatz 1 des Steuerverwaltungsgesetzes auf die Bearbeitung der Aufgaben durch die Sund & Bælt Holding A/S nach diesem Gesetz Anwendung finden sollen. Abschnitt 19 des Gesetzes über die Parteienkonsultation findet jedoch keine Anwendung auf die Entscheidungen über die Mauterhebung, die das Unternehmen nach Abschnitt 6 Absätze 1 und 2 trifft.

Daraus folgt der Umkehrschluss, dass die übrigen Vorschriften des Steuerverwaltungsgesetzes nicht gelten. Weder das dänische Steuerministerium wird, wie in den anderen dänischen Steuergesetzen, die Maut nach diesem Gesetz berechnen und erheben, noch wird es das dänische Steuerministerium sein, das die Einhaltung des Gesetzes überwacht oder für die Durchsetzung des Gesetzes verantwortlich ist.

Es werden das Verkehrsministerium oder Behörden sein, einschließlich der Sund & Bælt Holding A/S, die mit wenigen Ausnahmen die Aufgaben der Behörde nach diesem Gesetz wahrnehmen werden, und es ist daher das Gesetz über die öffentliche Verwaltung und nicht das Steuerverwaltungsgesetz, das sonst nicht die Erfüllung der Aufgaben des Verkehrsministeriums regelt, das Anwendung findet. Das Gesetz über die öffentliche Verwaltung wirkt sich auf die Wahrnehmung der Aufgaben durch die Sund & Bælt Holding A/S gemäß dem vorgeschlagenen Abschnitt 6 Absatz 5 aus.

Um jedoch die gleichen rechtlichen Garantien für die Unternehmen und Bürger zu gewährleisten, deren Mautfall z. B. im Zusammenhang mit der möglichen Erlassung eines Bußgeldbescheids bearbeitet wird, gilt

ENTWURF

Abschnitt 17 Absatz 1 des Steuerverwaltungsgesetzes im Zusammenhang mit der Erhebung von Mautgebühren. Die Bestimmung bedeutet, dass die Steuerbehörden nach den Abschnitten 152, 152a und 152c-152f des Strafgesetzbuches gegenüber Unbefugten in Bezug auf Informationen über das wirtschaftliche, geschäftliche oder private Leben einer natürlichen oder juristischen Person, von denen sie im Laufe ihrer Tätigkeit Kenntnis erlangen, einer unbedingten Geheimhaltungspflicht unterliegen.

Die erhöhte Geheimhaltungspflicht gilt somit auch für die Mitarbeiter der Sund & Bælt Holding A/S, wenn sie die Aufgaben der Behörde im Zusammenhang mit der Erhebung von Mautgebühren wahrnehmen.

Aus Abschnitt 19 des Gesetzes über die öffentliche Verwaltung ergibt sich, dass eine Partei nicht davon ausgehen kann, dass sie Kenntnis davon hat, dass die Behörde über bestimmte Informationen über die sachliche Grundlage eines Falles oder über externe berufliche Beurteilungen verfügt, es kann keine Entscheidung getroffen werden, bis die Behörde den Beteiligten über die Informationen oder Bewertungen informiert und die Gelegenheit gegeben hat, eine Erklärung abzugeben. Dies gilt jedoch nur, wenn die Informationen oder Bewertungen für den Betroffenen ungünstig sind und für die Entscheidung des Falles von erheblicher Bedeutung sind. Die Behörde kann eine Frist für die Abgabe der oben genannten Erklärung festlegen.

Abschnitt 19 des Gesetzes über die öffentliche Verwaltung findet jedoch nach Anhörung der Parteien keine Anwendung auf die von der Sund & Bælt Holding A/S gemäß dem vorgeschlagenen Abschnitt 6 Absätze 1 und 2 getroffenen Entscheidungen über die Mauterhebung.

Dies bedeutet, dass im Zusammenhang mit der Erhebung oder im Zusammenhang mit der Übertragung des Falles an die dänische Straßenverkehrsbehörde im Hinblick auf die etwaige Verhängung von Geldbußen keine Verpflichtung besteht, Parteikonsultation mit dem Eigentümer oder Nutzer durchzuführen.

Dies ist darauf zurückzuführen, dass täglich mit einer erheblichen Anzahl von Mautgebühren und Übertragungen von Fällen an die dänische Straßenverkehrsbehörde zu rechnen ist, sodass die Sund & Bælt Holding

ENTWURF

A/S von dem damit verbundenen Verwaltungsaufwand entlastet werden muss.

Die Regeln für die Parteienkonsultation gelten jedoch in den Fällen, in denen die Sund & Bælt Holding A/S beschließt, die ursprüngliche Entscheidung über eine erhobene Mautgebühr im Zusammenhang mit einer Berufung aufrechtzuerhalten, und die Klage aus diesem Grund von der mautpflichtigen Person beim Verkehrsminister erhoben wird, vgl. das Verfahren in den vorgeschlagenen Abschnitten 12–14.

Die Aufgaben, zu denen die Sund & Bælt Holding A/S nach diesem Gesetz befugt ist, stellen hoheitliche Aufgaben dar, einschließlich des Erlasses von Verwaltungsentscheidungen über die Mauterhebung, und es wird genau vorgeschlagen, dass der Teil der Tätigkeiten des Unternehmens im Zusammenhang mit der Aufgabe der Sund & Bælt Holding A/S unter das Gesetz über die öffentliche Verwaltung fallen sollte. Dadurch wird sichergestellt, dass die von der Gesellschaft durchgeführte Verwaltung im Rahmen der allgemeinen verwaltungsrechtlichen Vorschriften, einschließlich der Grundsätze der Gleichbehandlung und Objektivität, durchgeführt wird.

Es ergibt sich aus Abschnitt 1 Absätze 1 und 2 des Gesetzes über die öffentliche Verwaltung und aus dem Gesetz selbst, dass es für alle Elemente der öffentlichen Verwaltung gilt und alle Tätigkeiten, die von autonomen Einrichtungen, Vereinigungen, Stiftungen usw. ausgeübt werden, die gesetzlich oder nach dem Gesetz oder privatrechtlich begründet sind und die hoheitliche Gewalt ausüben und einer intensiven öffentlichen Regulierung, einer intensiven öffentlichen Aufsicht und einer intensiven amtlichen Kontrolle unterliegen. Abschnitt 1 Absatz 2 des Gesetzes über die öffentliche Verwaltung erstreckt sich nicht auf eine durch öffentliche Maßnahme errichtete Einrichtung, wenn sie die Form eines Unternehmens annimmt. Dies gilt unabhängig von der Art der Tätigkeit der Einrichtung und unabhängig davon, ob sich die Einrichtung zu 100 % im Eigentum des öffentlichen Sektors befindet. Als Aktiengesellschaft unterliegt die Sund & Bælt Holding A/S daher nicht den Bestimmungen des Gesetzes über die öffentliche Verwaltung.

ENTWURF

In Absatz 6 wird vorgeschlagen, dass der dänische Steuerminister nach Verhandlungen mit dem Verkehrsminister detaillierte Vorschriften für den Austausch von Informationen über die mautpflichtigen Personen und Fahrzeuge zwischen der Sund & Bælt Holding A/S und der dänischen Straßenverkehrsbehörde und die Verarbeitung dieser Informationen gemäß diesem Gesetz.

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung sollen im Wege eines Beschlusses über die Fähigkeit der Sund & Bælt Holding A/S, Daten mit der dänischen Straßenverkehrsbehörde auszutauschen und diese Daten zu verarbeiten, detaillierte Vorschriften festgelegt werden. Mit der vorgeschlagenen Bestimmung soll sichergestellt werden, dass der dänische Steuerminister nach Verhandlungen mit dem Verkehrsminister Regeln festlegen kann, nach denen die Sund & Bælt Holding A/S verwaltungsrechtliche Bußgeldbescheide erstellen kann, die von der dänischen Straßenverkehrsbehörde per digitaler Post an die betroffenen Personen übermittelt werden, sofern dies möglich ist. Wenn digitale Post nicht möglich ist, wird der Bußgeldbescheid per Post versandt.

Auf dieser Rechtsgrundlage wird davon ausgegangen, dass u. a. Vorschriften festgelegt werden, die es der dänischen Straßenverkehrsbehörde ermöglichen, Informationen von der Sund & Bælt Holding A/S zu erhalten und zu verarbeiten. Dies gilt z. B. für Informationen über Beobachtungen von nicht konformen Fahrzeugen und deren Eigentümer usw.

Es wird ein Austausch personenbezogener Daten erforderlich sein, wenn davon ausgegangen werden kann, dass ein Bußgeldbescheid erlassen wird und die Sund & Bælt Holding A/S einen Fall an die dänische Straßenverkehrsbehörde weiterleitet. Die personenbezogenen Daten, die in einem Fall an die dänische Straßenverkehrsbehörde übermittelt werden, sind Informationen über Name, Anschrift, CPR- oder CVR- oder AKR-Nummer, verschwommenes Bild und Kennzeichen des ohne Mautzahlung benutzen Fahrzeugs. Es sei darauf hingewiesen, dass die Sund & Bælt Holding A/S und die dänische Straßenverkehrsbehörde jeweils für ihre eigene Verarbeitung verantwortlich sind.

ENTWURF

Es ist beabsichtigt, das Gesetz über die Sund & Bælt Holding A/S so zu auszuweiten, dass die Sund & Bælt Holding A/S personenbezogene Daten, einschließlich persönlicher Identifikationsnummern und geschützter Namen und Anschriften, offenlegen kann, wenn dies für die Erfüllung der Aufgaben der Kontrollbehörde erforderlich ist.

Die dänische Straßenverkehrsbehörde wird die Aufgabe der Bußgeldbescheide für die Regelung wahrnehmen. Dies bedeutet, dass es die dänische Straßenverkehrsbehörde sein wird, die für die Bewertung, Genehmigung und Ausstellung der verwaltungsrechtlichen Bußgeldbescheide zuständig ist. In Zusammenarbeit mit ihrem Zulieferer wird die Sund & Bælt Holding A/S ein System entwickeln, das direkt in den Aktenplan der dänischen Straßenverkehrsbehörde integriert werden kann.

Es sei darauf hingewiesen, dass die personenbezogenen Daten, die verwendet werden, um zu beurteilen, ob verwaltungsrechtliche Bußgeldbescheide ausgestellt werden können, nicht länger aufbewahrt werden, als dies in den Systemen der Sund & Bælt Holding A/S erforderlich ist, um festzustellen, ob das Fahrzeug unberechtigt auf dem mautpflichtigen Straßennetz fährt. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass bei wiederholten Verstößen keine Geldbußen verhängt werden, um die Speicherung personenbezogener Daten in den Systemen der Sund & Bælt Holding A/S länger als erforderlich zu vermeiden.

Die Weitergabe personenbezogener Daten an die dänische Straßenverkehrsbehörde erfolgt im Hinblick auf den möglichen Erlass eines verwaltungsrechtlichen Bußgeldbescheids, was bedeutet, dass diese Verarbeitung eine Straftat betrifft. Die Verarbeitung unterliegt daher der Anforderung des Artikels 10 der Datenschutz-Grundverordnung und des Abschnitts 8 des Datenschutzgesetzes.

Mit der vorgeschlagenen Regelung für die Offenlegung von Bildaufzeichnungen über mutmaßliche Täter durch die Sund & Bælt Holding A/S wird davon ausgegangen, dass die strengen Bedingungen für die Verarbeitung von Daten durch Einzelpersonen im Rahmen von Artikel 10 Satz 1 letzter Gedankenstrich der Verordnung liegen.

ENTWURF

In Absatz 7 wird vorgeschlagen, dass der dänische Steuerminister nach Verhandlungen mit dem Verkehrsminister Regeln für die Sund & Bælt Holding A/S zur Aufgabebearbeitung, einschließlich Finanzberichterstattung, Genehmigung der Kontrollstrategie und Austausch und Verarbeitung von Daten gemäß diesem Gesetz festlegen kann.

Mit der Ermächtigungsbestimmung über den Austausch und die Verarbeitung von Daten wird der dänische Steuerminister nach Verhandlungen mit dem Verkehrsminister in der Lage sein, die Sund & Bælt Holding A/S zu beauftragen, Daten aus der Mautregelung an andere Parteien weiterzugeben. Der Zweck der Anordnung des Unternehmens, Daten aus der Mautregelung offenzulegen, besteht darin, dass es sich um Daten mit einem klaren gesellschaftlichen Wert für die Verwendung für wissenschaftliche, planerische und statistische Zwecke handelt, einschließlich der administrativen Effizienz der Datenerhebung in Bezug auf Unternehmensstatistiken, die Dänemark von der EU auferlegt wird.

Die Ermächtigungsbestimmung beschränkt den dänischen Steuerminister nicht darauf, die Sund & Bælt Holding A/S anzuweisen, Daten mit öffentlichen Behörden auszutauschen. Es ist jedoch beabsichtigt, dass Privatpersonen in erster Linie durch Vereinbarungen mit den Behörden, die über Daten verfügen oder Zugang zu diesen haben, eine Erschöpfung der Möglichkeiten suchen, ihre Wünsche in Bezug auf Daten aus der Mautregelung zu erfüllen.

Es wird erwartet, dass der dänische Steuerminister nach Verhandlungen mit dem Verkehrsminister unter anderem von der Ermächtigung Gebrauch machen wird, um das dänische Statistikamt und die dänische Straßendirektion unter dem Verkehrsministerium als öffentliche Behörden zu benennen, denen die Sund & Bælt Holding A/S ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Regelung Daten offenlegen wird.

Die Verwendung der Ermächtigung ermöglicht es dem dänischen Statistikamt, personenbezogene Daten zu erheben und zu verwenden, die von der Sund & Bælt Holding A/S gesammelt wurden, um Daten zu ersetzen, die das dänische Statistikamt sonst direkt von anderen Unternehmen sammeln müsste, und um die Qualität der amtlichen

ENTWURF

Statistiken zu verbessern und neues, gesellschaftlich nützliches Wissen zu schaffen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b der Datenschutz-Grundverordnung die einschlägigen Bestimmungen enthält, die den Austausch personenbezogener Daten für statistische und wissenschaftliche Zwecke unabhängig vom ursprünglichen Zweck der Datenerhebung ermöglichen.

Das dänische Statistikamt hat auch die Möglichkeit, zugelassenen Forschungsgemeinschaften Daten zur Verfügung zu stellen. Dies geschieht über eine bewährte sichere Umgebung, die in der Forschungsgemeinschaft bereits in großem Umfang für pseudonymisierte Mikrodaten im Bereich Gesundheit, Stromzählerdaten und vielen anderen Bereichen verwendet wird. Das dänische Statistikamt hat gesicherte Infrastrukturen und Prozesse dokumentiert, um die Forschungsgemeinschaft mit der Möglichkeit zu versorgen, Daten aus anderen Registern des dänischen Statistikamts anzureichern.

Bei der Nutzung und Verarbeitung von Daten unterliegt das dänische Statistikamt dem Gesetz über das dänische Statistikamt, der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über europäische Statistiken und der Datenschutzverordnung. Die Daten werden vertraulich behandelt und dürfen nur für statistische und wissenschaftliche Zwecke verwendet werden.

Die dänische Straßendirektion unter dem Verkehrsministerium ist für die Planung, den Bau und den Betrieb staatlicher Straßen zuständig, wobei der Schwerpunkt darauf liegt, dass sowohl Personen als auch Güter leicht und sicher verkehren können. Um aktuelle Verkehrsinformationen bereitzustellen, eine wirksame Planung zu gewährleisten und Maßnahmen zur Förderung der Ökologisierung zu ermitteln, überwacht die dänische Straßendirektion den Verkehr auf den Straßen sowohl in Echtzeit als auch historisch. Die dänische Straßendirektion erhebt, sichert und speichert bereits eine Reihe von Verkehrsdaten, einschließlich personenbezogener Daten im Zusammenhang mit Unfallstatistiken. Der Zugang zu detaillierten Daten hoher Qualität, einschließlich Daten zu einzelnen Reisen, Fahrten oder verunglückten Personen, ist in der Regel eine wesentliche Voraussetzung, um Probleme im Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrs zu ermitteln, die Grundlage für die Bewertung

ENTWURF

des künftigen Straßennetzes zu entwickeln und dem dänischen Parlament relevante Analysen zur Verfügung zu stellen.

Verkehrsdaten aus dem Mautsystem werden eine unschätzbare Quelle für die Verbesserung der Statistiken und Analysegrundlagen für Handels- und Industrietransporte sein. Dies ist ein Bereich, in dem Daten derzeit fehlen. Daten können unter anderem verwendet werden, um Verkehrsmuster, Verkehrsaufkommen, die Bedeutung des internationalen Verkehrs auf dänischen Straßen, Fahrzeuggrößen sowie Geschwindigkeiten und Staus zu bewerten. Insbesondere werden die Daten die Grundlage für die Bewertung des Gesamtverkehrsbedarfs von Handel und Industrie erheblich verbessern, sodass sie in die Entscheidungsgrundlage für den Ausbau des Straßennetzes einbezogen werden können.

Zu Abschnitt 7

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass die Mautgebühren elektronisch erhoben werden, wenn ein Bordgerät auf der Grundlage eines Vertrags zwischen einer natürlichen oder juristischen Person (EETS-Nutzer) und einem EETS-Anbieter für Bordgeräte, der eine Vereinbarung mit der Sund & Bælt Holding A/S abgeschlossen hat, an das mautpflichtige Fahrzeug angeschlossen ist. Der mautpflichtige Eigentümer, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 3, ist verpflichtet sicherzustellen, dass das Bordgerät während der Fahrt in Dänemark aktiviert ist. Wenn jedoch ein mautpflichtiger Nutzer als Nutzer des Fahrzeugs registriert ist, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 3, so obliegt diesem die Verpflichtung.

Für die Zwecke dieses Gesetzentwurfs bedeutet ein Bordgerät einen vollständigen Satz von Hardware- und Softwarekomponenten, die als Teil des Mautdienstes verwendet werden und in das Fahrzeug eingebaut sind oder mitgeführt werden, um Daten zu erfassen, zu speichern, zu verarbeiten und aus der Ferne zu empfangen/zu übertragen, entweder als einzelnes Gerät oder als integriertes System im Fahrzeug, wie in Artikel 2 Nummer 11 der EETS-Richtlinie beschrieben. Wenn ein Bordgerät an ein mautpflichtiges Fahrzeug angeschlossen ist und während der Fahrt funktionsfähig und aktiviert ist, wird die Maut automatisch berechnet. Solche Bordgeräte sind bereits in einer Reihe von Mitgliedstaaten, darunter auch in Deutschland, im Einsatz.

ENTWURF

Die Funktion des Bordgeräts besteht darin, dass die GNSS-Positionen des Fahrzeugs während der Fahrt erfasst und an den Mautdienst und an die Sund & Bælt Holding A/S gesendet werden. GNSS ist ein Netzwerk von Navigationssatelliten mit globaler Abdeckung. Navigationssatelliten werden verwendet, um eine bestimmte Position zu finden. Die GNSS-Positionen des Fahrzeugs werden auf einer digitalen Karte auf der Grundlage von Fahrzeuginformationen wie Fahrtrichtung und Fahrtgeschwindigkeit mit dem Straßennetz abgeglichen, um die wahrscheinlichste Fahrt auf der digitalen Karte zu zeichnen.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass die Maut von der Sund & Bælt Holding A/S auf der Grundlage der während der Fahrt durch das Bordgerät gesammelten Fahrdaten berechnet wird.

Wenn ein mautpflichtiges Fahrzeug an ein Bordgerät angeschlossen ist, wird die Maut von der Sund & Bælt Holding A/S auf der Grundlage der während der Fahrt durch das Bordgerät gesammelten Fahrdaten berechnet, wenn das Bordgerät während der Fahrt auf dem Straßennetz in Dänemark aktiviert war.

Zu Abschnitt 8

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass beim Führen eines mautpflichtigen Fahrzeugs ohne angeschlossenes Bordgerät, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 7, oder mit einem nicht funktionierenden Bordgerät die mautpflichtige Person die Maut entrichten muss, indem sie ein elektronisches Streckenticket kauft, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 3, bevor sie die Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz antritt. Das Streckenticket wird von der Sund & Bælt Holding A/S angeboten.

Das Streckenticket kann digital über eine Website erworben werden, die von der Sund & Bælt Holding A/S verwaltet wird.

Zweck der Bestimmung ist es, eine Methode zu gewährleisten, die für die Zahlung von Mautgebühren verwendet werden kann, wenn ein mautpflichtiges Fahrzeug über kein Bordgerät gemäß dem vorgeschlagenen Abschnitt 7 verfügt. Die mautpflichtige Person, vgl. den vorgeschlagenen Absatz 3, ist daher auch verpflichtet, ein sogenanntes

ENTWURF

Streckenticket zu kaufen, wenn das mautpflichtige Fahrzeug über kein angeschlossenes Bordgerät verfügt.

Der Kauf eines Streckentickets stellt die Zahlung der Maut dar. Anders als bei der Verwendung von Bordgeräten wird die Maut vor Abschluss der Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz bezahlt. Die Maut wird auf der Grundlage der Angaben im Zusammenhang mit dem Kauf berechnet, vgl. den vorgeschlagenen Absatz 3.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass die Zahlung des Streckentickets innerhalb einer auf dem Streckenticket festgelegten Gültigkeitsdauer eine Zahlung für die Fahrt über eine bestimmte Strecke auf dem mautpflichtigen Straßenabschnitt eines mautpflichtigen Fahrzeugs darstellt, vgl. Abschnitt 1.

Beim Kauf des Streckentickets werden die mautpflichtigen Straßenabschnitte der angegebenen Strecke angezeigt.

Daher müsste nach der vorgeschlagenen Bestimmung angegeben werden, welche Strecke das mautpflichtige Fahrzeug durchfahren soll. Die Strecke muss dann innerhalb der Gültigkeitsdauer abgeschlossen sein, die beim Kauf auf dem Streckenticket angezeigt wird. Die Maut wird gemäß Absatz 3 berechnet und erhoben. In diesem Zusammenhang berechnet die Sund & Bælt Holding A/S die Anzahl der Straßenabschnitte, die im Zusammenhang mit der angegebenen Strecke abgeschlossen werden, und berechnet die Maut auf dieser Grundlage und zu den im vorgeschlagenen Abschnitt 5 festgelegten Sätzen. Die Maut ist gleich, unabhängig davon, ob ein Bordgerät oder ein Streckenticket verwendet wird.

Mit der Bestimmung soll sichergestellt werden, dass durch die Überprüfung der Einhaltung der Mautregelung festgestellt werden kann, dass eine mautpflichtige Person, vgl. den vorgeschlagenen Absatz 3, die über kein funktionsfähiges, aktiviertes und an das mautpflichtige Fahrzeug angeschlossenes Bordgerät verfügt, die Mautgebühren, die für die Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz mit einem mautpflichtigen Fahrzeug anfallen, gezahlt hat.

ENTWURF

Der vorgeschlagene Absatz 2 bedeutet, dass im Zusammenhang mit dem Kauf des Streckentickets die mautpflichtige Person eine Startzeit angeben muss. Die Sund & Bælt Holding A/S muss eine Endzeit für die mautpflichtige Fahrt angeben, die maximal 24 Stunden nach der Startzeit betragen kann. Die Höchstdauer von 24 Stunden wurde auf der Grundlage der Einschätzung festgelegt, dass die meisten geplanten Gütertransporte in Anbetracht der geografischen Ausdehnung Dänemarks innerhalb dieses Zeitraums abgeschlossen werden können. Die Sund & Bælt Holding A/S kann eine Endzeit für die mautpflichtige Fahrt angeben, die weniger als 24 Stunden nach der Startzeit beträgt, wenn es sich beispielsweise nur um eine kurze Fahrt handelt. Kann eine Fahrt entgegen den Erwartungen nicht innerhalb von 24 Stunden oder der kürzeren Zeit abgeschlossen werden, kann für die verbleibende Strecke ein neues Streckenticket erworben werden.

Beispiel: Ein mautpflichtiges Fahrzeug muss am 25. Juni 2025 um 07:00 Uhr von der dänisch-deutschen Grenze in Padborg abfahren. Der erste Halt auf der Strecke ist eine Adresse in Fredericia, der nächste Halt ist eine Adresse in Odense, und der letzte Halt auf der Strecke ist eine Adresse in Kopenhagen.

Im Zusammenhang mit dem elektronischen Kauf des Streckentickets, das jederzeit vor der Fahrt erfolgen kann, kann der Eigentümer/Nutzer usw. auf der Grundlage einer Auswahl von Streckenvorschlägen, die auf der Website nach Eingabe der in Absatz 3 aufgeführten Informationen erscheinen, die Strecke auswählen, die von Padborg nach Fredericia, von Fredericia nach Odense usw. gefahren werden soll.

Wenn die Fahrt am 25. Juni 2025 um 07:00 Uhr beginnt, muss die Fahrt am 26. Juni 2025 um 07:00 Uhr abgeschlossen sein, sofern dies die auf dem Streckenticket angegebene Gültigkeitsdauer ist.

Kommt es unterwegs zu Verzögerungen, z. B. wegen Warteschlangen, Straßenarbeiten, Krankheit des Fahrers usw., und kann die geplante Fahrt deswegen nicht innerhalb der Gültigkeitsdauer des Streckentickets abgeschlossen werden, muss dies auf der Website, auf der der Kauf getätigt wurde, elektronisch angegeben werden. Dies muss innerhalb von

ENTWURF

48 Stunden nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des in Absatz 5 genannten Streckentickets erfolgen.

In diesen Fällen wird keine neue Gültigkeitsdauer des Streckentickets festgelegt, aber im Zusammenhang mit einer Anpassung gemäß Absatz 5 ist anzugeben, dass es nicht möglich war, die Fahrt innerhalb der Gültigkeitsdauer abzuschließen. Diese Informationen können im Zusammenhang mit der Beurteilung verwendet werden, ob gegen die Vorschriften verstoßen wurde und ob ein Bußgeldbescheid zu erlassen ist oder ob der Fall an die Polizei weitergeleitet werden soll.

Die Bestimmung einer Gültigkeitsdauer des Streckentickets bedeutet auch, dass eine Frist festgelegt werden kann, beginnend mit dem Ende der Gültigkeitsdauer, d. h. der Zeitraum, in dem der Eigentümer oder Nutzer eine Anpassung vornehmen muss, vgl. Absatz 5.

In Absatz 3 wird vorgeschlagen, dass beim Kauf eines Streckentickets folgende Informationen zur Verfügung gestellt werden: 1) Vorname, Nachname, E-Mail, Telefonnummer und gegebenenfalls Wohnadresse der mautpflichtigen Person, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 3; 2) Angaben zu zugelassenen dänischen und ausländischen Fahrzeugen, wie sie in der Fahrzeugzulassungsbescheinigung aufgeführt sind, d. h. Länderkennzeichen, Fahrzeugidentifikationsnummer, Zulassungsnummer, zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand und CO₂-Emissionsklasse; 3) Startpunkt für die Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz (Beginn der Gültigkeitsdauer); 4) die geplante Strecke auf dem mautpflichtigen Straßennetz; und e) Angaben zur Zahlung.

Die aufgeführten Informationen werden benötigt, um ein korrektes Streckenticket mit Angabe der korrekten Maut zu generieren, die gleichzeitig erhoben wird. Dies geschieht, um unerlaubtes Fahren auf dem mautpflichtigen Straßennetz zu vermeiden.

Die Maut wird somit auf der Grundlage eines Mautsatzes erhoben, der nach der zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs im beladenen Zustand und auf der Grundlage anderer Fahrdaten ermittelt wird.

ENTWURF

In Absatz 4 wird vorgeschlagen, dass die unter Absatz 3 genannten Informationen bis zum Beginn der Gültigkeitsdauer geändert werden können, unbeschadet von Absatz 5. Innerhalb der gleichen Frist kann das Streckenticket storniert werden.

Diese Bestimmung berücksichtigt die Änderungen an den Plänen z. B. von Transportunternehmen, die plötzlich auftreten können, wenn die Fahrten geplant und abgeschlossen sind usw.

In Absatz 5 wird vorgeschlagen, dass innerhalb von 48 Stunden nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Streckentickets die voraussichtliche Strecke zwischen dem Start- und dem Endpunkt (vgl. Absätze 3 und 4) auf die tatsächliche Strecke umgestellt werden kann, wenn es einen Unterschied gibt. Die Verpflichtung dazu obliegt der mautpflichtigen Person, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 3.

Die Bestimmung berücksichtigt, dass sich die im Zusammenhang mit dem Kauf der Streckenticket angegebene voraussichtliche Strecke nach dem Kauf ändern kann. Dies kann durch Falschfahren des Fahrers, geänderte Pläne für die Lieferung von Waren, Umleitung, Warteschlangen usw. verursacht werden. Um sicherzustellen, dass eine Mautgebühr berechnet und entrichtet wird, die der Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz entspricht, besteht daher die Notwendigkeit, der mautpflichtigen Person (vgl. Abschnitt 3) eine Berichtigungspflicht aufzuerlegen. Die Anpassung erfolgt in gleicher Weise wie der Kauf des Streckentickets auf der Website der Sund & Bælt Holding A/S.

Für den Fall, dass das betreffende mautpflichtige Fahrzeug während der Fahrt kontrolliert wird, wird beispielsweise das Foto des Fahrzeugs, das sich an einem bestimmten Ort auf einem mautpflichtigen Teil des Straßennetzes befindet, mit dem Streckenticket verglichen, das möglicherweise angepasst wurde, aber nicht mit den Fahrdaten, auf denen das ursprünglich ausgestellte Streckenticket beruht.

Dies bedeutet auch, dass z. B. ein Bußgeldbescheid wegen Verletzung der Mautregelung erst dann verhängt werden kann, wenn nach Ablauf der Gültigkeitsdauer mindestens 24 Stunden vergangen sind.

ENTWURF

In Absatz 6 wird vorgeschlagen, dass im Falle einer Änderung der Strecke gemäß Absatz 4 oder 5 für fehlende Mautbeträge eine Nachzahlung bzw. für zu viel bezahlte Maut eine Rückzahlung erfolgt. Die Sund & Bælt Holding A/S kann etwaige Nachzahlungsforderungen mit Rückzahlungsforderungen aufrechnen.

Die Bestimmung impliziert, dass im Falle einer Änderung einer Strecke gemäß Absatz 4 oder 5 in der Folge eine Nachzahlungsforderung für fehlende Mautbeträge bzw. eine Rückzahlung für eine zu viel gezahlte Maut erfolgen wird. Darüber hinaus kann die Sund & Bælt Holding A/S nach diesem Gesetz Rückstände mit zu viel erhobener Maut verrechnen.

In Absatz 7 wird vorgeschlagen, dass in Ermangelung einer Angabe der zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs im beladenen Zustand und der CO₂-Emissionsklasse beim Kauf des Streckentickets das Fahrzeug für die Maut in die schwerste Gewichtsklasse und die CO₂-Emissionsklasse 1, vgl. Abschnitt 5 eingestuft wird.

Die Bestimmung impliziert, dass, wenn beim Kauf des Streckentickets keine Informationen über das Fahrzeug vorliegen, die Maut für das Fahrzeug mit dem höchsten Satz festgesetzt wird, d. h. auf der Grundlage der schwersten Gewichtsklasse und der CO₂-Emissionsklasse 1. Wenn beim Kauf des Streckentickets Informationen über die zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs im beladenen Zustand vorliegen, aber keine CO₂-Emissionsklasse angegeben wird, wird die Maut anhand der jeweiligen Gewichtsklasse und der CO₂-Emissionsklasse 1 ermittelt.

In Absatz 8 wird vorgeschlagen, dass der dänische Steuerminister nach Verhandlungen mit dem Verkehrsminister detaillierte Regeln für die spezifische Bezahlung von Streckentickets, die Änderung einer Strecke, die Gültigkeitsdauer sowie Nachzahlungen und Rückzahlungen festlegen kann.

Zu Abschnitt 9

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass beim Kauf eines Streckentickets, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 8, die Sund & Bælt Holding A/S die Maut auf der Grundlage der angegebenen Fahrt auf den mautpflichtigen

ENTWURF

Straßenabschnitten, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 2, nach den Sätzen im vorgeschlagenen Abschnitt 5 berechnet.

Beim Kauf eines Streckentickets berechnet die Sund & Bælt Holding A/S die zu zahlende Maut. Dies erfolgt auf der Grundlage der Angaben gemäß Abschnitt 8 Absätze 3 und 5 im Zusammenhang mit dem Kauf. Es ist somit nicht möglich, die Maut digital zu berechnen, wie es der Fall ist, wenn das mautpflichtige Fahrzeug über ein Bordgerät verfügt, vgl. Abschnitt 7.

Die Maut wird wie bei der Verwendung von Bordgeräten berechnet, indem als Ausgangspunkt die Gesamtlänge der Straßenabschnitte herangezogen wird, die mit dem mautpflichtigen Fahrzeug befahren wurden. Darüber hinaus basiert die Berechnung auf den im vorgeschlagenen Abschnitt 5 festgelegten Sätzen.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass die Zahlung für den Kauf des Streckentickets gleichzeitig mit dem Kauf erfolgt.

Die Bestimmung setzt voraus, dass das Streckenticket beim Kauf bezahlt wird, sodass keine unerlaubte Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz stattfindet.

Zu Abschnitt 10

In *Abschnitt 10* wird vorgeschlagen, dass die Abschnitte 6 und 7 des dänischen Steuererhebungsgesetzes über Gebühren und Zinsen bei Zahlungsverzug bei der Einziehung von Beträgen gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes gelten.

Die Bestimmung setzt voraus, dass die Sund & Bælt Holding A/S eine Gebühr erheben kann, wenn vor dem 20. des Monats keine Mautzahlung erfolgt, vgl. Abschnitt 6 Absätze 1 und 3. Wenn die Gebühr nicht rechtzeitig entrichtet wird, kann eine Gebühr in Höhe von 65 DKK erhoben werden, vgl. Abschnitt 6 des dänischen Steuererhebungsgesetzes.

Die Bestimmung impliziert auch, dass für den Fall, dass die im Zusammenhang mit der Nutzung von Bordgeräten erhobene Maut nicht

ENTWURF

rechtzeitig von der Sund & Bælt Holding A/S, d. h. gemäß den Fristen nach Abschnitt 6 Absätze 1 und 3, gezahlt wird oder wenn ein Zahlungsaufschub gewährt wurde, monatliche Zinsen gezahlt werden, die nach den Vorschriften des Abschnitts 7 Absatz 2 des dänischen Steuererhebungsgesetzes zuzüglich 0,7 Prozentpunkten ab dem letzten Zahlungstermin für diesen Betrag festgesetzt werden, bis der Betrag gezahlt wird. Die Zinsen werden täglich berechnet, vgl. Abschnitt 7 Absatz 1 des dänischen Steuererhebungsgesetzes.

Dies gilt unabhängig davon, ob es sich bei dem Schuldner um eine natürliche oder juristische Person handelt.

Die vorgeschlagene Bestimmung gilt nicht in den Fällen, in denen für eine mautpflichtige Fahrt weder ein funktionsfähiges und aktiviertes Bordgerät noch ein legitimes Streckenticket verwendet wurden. Dies liegt daran, dass in solchen Fällen keine Maut erhoben wird, da der Umfang der mautpflichtigen Fahrten nicht ermittelt werden kann.

In diesen Fällen kann es vielmehr der Fall sein, dass die dänische Straßenverkehrsbehörde einen Bußgeldbescheid erlässt.

Zu Abschnitt 11

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass Entscheidungen über die Erhebung und Bewertung der Maut nach diesem Gesetz oder auf der Grundlage des Gesetzes erlassene Vorschriften vor dem Verkehrsminister angefochten werden können.

Im Interesse der Rechtssicherheit ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die mautpflichtigen Personen nach diesem Gesetz feststellen können, ob die erhobenen Mautgebühren gemäß diesem Gesetz und anderen für die Verwaltungsstellen geltenden Rechtsvorschriften ordnungsgemäß erhoben wurden. Es wird Zugang zu einer vollständigen Überprüfung der Fälle geben, d. h. sowohl materielle Fragen nach diesem Gesetz als auch andere Rechtsfragen können angefochten werden. Es ist beabsichtigt, die Befugnis zur Wahrnehmung der Aufgabe der Berufungsbehörde bei Entscheidungen über die Mautbeurteilung nach dem Gesetz an eine Stelle des Verkehrsministers zu übertragen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Verkehrsminister nach dem vorgeschlagenen

ENTWURF

Abschnitt 13 Absatz 2 Vorschriften festlegen kann, wonach Entscheidungen einer Behörde, der der Minister nach dem vorgeschlagenen Absatz 1 Befugnisse übertragen hat, nicht Gegenstand einer Berufung beim Minister oder einer anderen Verwaltungsbehörde sein dürfen.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass die Berufungsfrist 4 Wochen ab dem Datum der Mitteilung der Entscheidung beträgt.

Die Bestimmung stellt eine Grundlage dafür sicher, dass die Verwaltungsstellen die Fallverwaltung für aktuelle Mauterhebungen priorisieren können. Die Bestimmung impliziert, dass die Sund & Bælt Holding A/S eine Berufung für unzulässig halten kann, wenn die Berufung nicht innerhalb der vierwöchigen Frist erfolgt.

In Absatz 3 wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister detaillierte Vorschriften über das Recht auf Berufung gegen Entscheidungen nach diesem Gesetz oder auf der Grundlage des Gesetzes erlassene Vorschriften festlegen kann.

Die vorgeschlagene Genehmigung bietet eine Grundlage für den Verkehrsminister, durch eine Verordnung genauere Anforderungen für das Berufungsverfahren festzulegen, einschließlich Dokumentationsanforderungen usw.

Zu Abschnitt 12

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass eine Berufung an den Verkehrsminister schriftlich bei der Sund & Bælt Holding A/S einzureichen ist.

Der vorgeschlagene Vorschlag sieht vor, dass Berufungen bei der Sund & Bælt Holding A/S eingereicht werden müssen.

Es ist beabsichtigt, dass die Sund & Bælt Holding A/S in ihrer Kooperationsvereinbarung mit EETS-Anbietern vereinbaren wird, dass EETS-Nutzer ihre EETS-Anbieter kontaktieren, um etwaige technische Bedingungen der Bordgeräte zu klären, bevor eine Berufung gegen die Maut eingereicht wird, gemäß ihrer Kundenvereinbarung. Dies bedeutet,

ENTWURF

dass die mautpflichtige Person, der über einen EETS-Anbieter eine Mautgebühr berechnet wurde, zunächst ihren EETS-Anbieter kontaktieren muss, um festzustellen, ob eine bestimmte Maut aufgrund der Umstände des EETS-Anbieters falsch erhoben wurde. Dies können beispielsweise Systemausfälle des EETS-Anbieters oder Missverständnisse oder ähnliches in Bezug auf den zwischen dem Anbieter und dem Kunden, d. h. der mautpflichtigen Person, geschlossenen Vertrag sein.

Es ist daher beabsichtigt, dass EETS-Nutzer ihre EETS-Anbieter kontaktieren, wenn es technische Probleme gibt, die geklärt werden müssen, bevor eine Berufung gegen die Erhebung der Maut eingelegt wird.

Berufungen gegen die Erhebung und Berechnung einer Maut müssen bei der Sund & Bælt Holding A/S eingereicht werden. EETS-Nutzer können nicht daran gehindert werden, sich direkt an die Sund & Bælt Holding A/S zu wenden, auch wenn sie den EETS-Anbieter nicht im Voraus kontaktiert haben.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass die Sund & Bælt Holding A/S, wenn sie eine Entscheidung beibehalten möchte, die Berufung innerhalb von 4 Wochen nach Eingang der Berufung an den Verkehrsminister weiterleiten muss. Der Berufung sind die angefochtene Entscheidung, jedes einschlägige Dokument, das in der Rechtssache zulässig ist, sowie die Ausführungen der Sund & Bælt Holding A/S zu dem Fall und den erhobenen Einwänden beizufügen.

Der Vorschlag bedeutet, dass die Sund & Bælt Holding A/S die eingegangenen Berufungen an den Verkehrsminister weiterleitet. Der Berufung werden die angefochtene Entscheidung, alle einschlägigen Unterlagen in der Rechtssache sowie eine Stellungnahme der Sund & Bælt Holding A/S mit Anmerkungen zu der Sache beigefügt.

Eine Berufung wird keine aufschiebende Wirkung haben.

Zu Abschnitt 13

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister eine Behörde innerhalb des Ministeriums ermächtigen kann, die dem Minister in diesem Gesetz übertragenen Befugnisse auszuüben.

Es ist beabsichtigt, dass der Verkehrsminister seine Befugnisse nach dem Gesetz, u. a. die Befugnis zur Bearbeitung von Berufungen, vgl. die vorgeschlagenen Abschnitte 11-12, an die Behörden delegiert, die dafür besondere berufliche Voraussetzungen haben. Dies bedeutet, dass eine der dem Verkehrsminister unterstellten Agenturen für die Wahrnehmung der Aufgaben nach dem Gesetz zuständig sein wird. Es ist vorgesehen, dass die Befugnis durch die Übertragungsaufträge des Verkehrsministeriums für nachgeordnete Agenturen übertragen wird.

Nach dem vorgeschlagenen Absatz 2 kann der Verkehrsminister Regeln festlegen, die besagen, dass Entscheidungen einer Behörde, der der Minister nach Absatz 1 Befugnisse übertragen hat, nicht Gegenstand einer Berufung vor dem Minister oder einer anderen Verwaltungsbehörde sein können.

Mit der vorgeschlagenen Bestimmung wird der Verkehrsminister die Möglichkeit haben, das nicht gesetzlich geregelte Berufungsrecht, das sich nach dem allgemeinen Verwaltungsrecht eröffnet, wenn eine höhere Behörde eine Entscheidungsbefugnis an eine untergeordnete Behörde delegiert, zu unterbinden. Andernfalls könnten die mautpflichtigen Personen nach diesem Gesetz die Berufung bei zwei Beschwerdestellen erheben – zunächst bei einer Agentur des Verkehrsministeriums und dann beim Ministerium -, was nicht die Absicht ist.

Zu Abschnitt 14

In *Abschnitt 14* wird vorgeschlagen, dass die Erhebung einer Klage bei den Gerichten wegen Entscheidungen nach dem Gesetz oder den nach dem Gesetz festgelegten Regeln innerhalb von 6 Monaten nach Zustellung der Entscheidung an den Klageführer erfolgen muss.

Die Frist gilt für alle gegen die Behörden erhobenen Klagen, die eine Überprüfung der betreffenden Entscheidung beinhalten. Mit dieser Bestimmung soll sichergestellt werden, dass die Richtigkeit einer

Entscheidung nach einem bestimmten Zeitraum nicht in Frage gestellt werden kann.

Zu Abschnitt 15

In *Abschnitt 15* wird vorgeschlagen, dass der Verkehrsminister die Teile der Mautregelung überwacht, die von untergeordneten Behörden oder Unternehmen in den Zuständigkeitsbereichen des Verkehrsministeriums durchgeführt werden.

Die vorgeschlagene Mautregelung wird hauptsächlich von den Agenturen oder Unternehmen in den Zuständigkeitsbereichen des Verkehrsministeriums verwaltet.

Die Sund & Bælt Holding A/S, die sich zu 100 % im Eigentum des Staates befindet, die gemäß dem vorgeschlagenen Abschnitt 6 Absätze 1 und 2 in erster Linie für die Erfüllung der Aufgaben des Mauterhebers nach diesem Gesetz zuständig ist, und das Unternehmen wird auch Kontroll- und Durchsetzungsaufgaben haben.

Das Verkehrsministerium überwacht gemäß dem Gesetz über die Sund & Bælt Holding A/S bereits das Unternehmen und die Aufgaben, die es im Auftrag des Staates übernimmt. Dazu gehören beispielsweise vierteljährliche Treffen zwischen dem Verkehrsminister und Vertretern des Unternehmens, bei denen aktuelle und wichtige Fragen erörtert werden. Der Verkehrsminister ist auch in der Lage, dem Unternehmen gemäß dem Gesetz über die Sund & Bælt Holding A/S spezifische Anweisungen zu erteilen. Es wird erachtet, dass diese seit langer Zeit bestehende Aufsichtsregelung zwischen dem Verkehrsminister und dem Unternehmen eine umfassende Grundlage für die Überwachung der dem Unternehmen durch dieses Gesetz übertragenen Aufgaben darstellt.

Die Überwachung der Aufgaben, die von Agenturen des Verkehrsministeriums zu erfüllen sind, wie etwa die Ausstellung von Bußgeldbescheiden, unterliegt der allgemeinen Aufsicht, die nach dem öffentlichen Verwaltungsrecht zwischen einer vorgesetzten und einer untergeordneten Behörde besteht. Der Verkehrsminister wird somit über alle allgemeinen Kontrollbefugnisse verfügen, wenn es darum geht, dass

ENTWURF

die Agenturen ihre Aufgaben im Einklang mit diesem Gesetz und im Rahmen anderer einschlägiger Rechtsvorschriften wahrnehmen.

Somit bedeutet die vorgeschlagene Bestimmung auch, dass diejenigen Teile der Mautregelung, die nicht von Agenturen oder Unternehmen in den Zuständigkeitsbereichen des Verkehrsministeriums durchgeführt werden, der Aufsicht des dänischen Steuerministeriums unterliegen.

Zu Abschnitt 16

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass eine Person, die gegen Abschnitt 7 Absatz 1 oder Abschnitt 8 Absatz 1 oder 5 verstößt, mit einer Geldstrafe bestraft wird, unabhängig davon, ob der Verstoß der betreffenden Person nicht als vorsätzlich oder fahrlässig angelastet werden kann.

Aus der vorgeschlagenen Bestimmung in Abschnitt 7 Absatz 1 ergibt sich, dass Mautgebühren elektronisch erhoben werden, wenn ein mautpflichtiges Fahrzeug auf der Grundlage eines Vertrags zwischen einer natürlichen oder juristischen Person (EETS-Nutzer) und einem EETS-Anbieter für Bordgeräte, der einen Vertrag mit Sund & Bælt Holding A/S abgeschlossen hat, über ein Bordgerät verfügt. Der mautpflichtige Eigentümer, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 3, ist verpflichtet sicherzustellen, dass das Bordgerät während der Fahrt in Dänemark aktiviert wird. Wenn jedoch ein Nutzer des Fahrzeugs zugelassen ist, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 3, obliegt ihm diese Verpflichtung.

Aus der vorgeschlagenen Bestimmung in Abschnitt 8 Absatz 1 ergibt sich, dass beim Führen eines mautpflichtigen Fahrzeugs ohne angeschlossenes Bordgerät vgl. Abschnitt 7 oder mit einem nicht funktionsfähigen Bordgerät der mautpflichtige Eigentümer oder Nutzer, vgl. Abschnitt 3, dafür sorgen muss, dass vor Beginn der Fahrt auf dem mautpflichtigen Straßennetz ein elektronisches Streckenticket erworben wird. Das Streckenticket wird von der Sund & Bælt Holding A/S angeboten.

Aus der vorgeschlagenen Bestimmung in Abschnitt 8 Absatz 5 ergibt sich, dass spätestens 48 Stunden nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Streckentickets die geplante Strecke zwischen Start- und Endpunkt (vgl. Absätze 3 und 4) auf die tatsächliche Strecke zu ändern ist, wenn ein

Unterschied vorliegt. Die Verpflichtung dazu obliegt der mautpflichtigen Person, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 3.

Verstöße gegen diese Bestimmungen können geahndet werden, unabhängig davon, ob der Verstoß der betreffenden Person nicht als vorsätzlich oder fahrlässig angelastet werden kann. Dies ist daher ein Fall einer verschuldensunabhängigen Haftung, die davon abhängig ist, dass der Verstoß nicht im Zusammenhang mit der Nutzung eines Fahrzeugs ohne Zustimmung des Eigentümers oder der Nutzung eines Fahrzeugs, das die Person nicht tatsächlich besitzt oder benutzen darf, begangen wurde, vgl. die vorgeschlagene Bestimmung in Abschnitt 16 Absatz 2 und die einschlägigen Anmerkungen, vgl. unten. Für eine ausführlichere Beschreibung der Erwägungen zur Einführung einer verschuldensunabhängigen Haftung für Verstöße siehe Nummer 3.1.3.6.1 der allgemeinen Bemerkungen.

Die Einführung einer solchen verschuldensunabhängigen Haftung, wie oben beschrieben, für den eingetragenen Eigentümer oder Nutzer, bedeutet, dass es nicht erforderlich ist, festzustellen, wer das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Straftat tatsächlich gefahren hat, da der Eigentümer oder Nutzer des Fahrzeugs für den Verstoß verantwortlich ist.

Kann jedoch die Person, die zum Zeitpunkt der Straftat als Eigentümer oder Nutzer im nationalen Fahrzeugregister eingetragen war, nachweisen, dass vor dem Zeitpunkt der Straftat versucht wurde, das Eigentums- oder Nutzungsverhältnis zu ändern, dass die Eintragung im nationalen Fahrzeugregister aus systemischen Gründen oder dergleichen jedoch zum Zeitpunkt der Straftat nicht abgeschlossen war, gilt die betreffende Person als nicht haftbar.

Leasinggesellschaften sind ein Beispiel für eine Situation, in der es sowohl einen registrierten Eigentümer als auch einen Nutzer geben kann. Die Leasinggesellschaft wird als Eigentümer registriert, während ein Mieter in der Regel die Voraussetzungen für die Registrierung als Nutzer des geleasten Fahrzeugs erfüllt, sodass dem Leasingnehmer die Haftung für Verstöße im Rahmen der vorgeschlagenen Regelung auferlegt wird.

ENTWURF

Auf der anderen Seite werden Autovermieter und Car-Sharing-Organisationen strafrechtlich für Verstöße gegen die Mautregelung mit Mietfahrzeugen haftbar gemacht, vgl. auch den Vorschlag zu Absatz 3 über die strafrechtliche Haftung juristischer Personen.

Es wird vorgeschlagen, die Geldbußen von 2 500 DKK auf 4 500 DKK pro Verstoß anzuheben, unabhängig davon, ob es sich um ein Wiederholungsdelikt handelt oder nicht. Dies wird als zur vorgeschlagenen Mauthöhe verhältnismäßig erachtet, und es wird davon ausgegangen, dass dadurch eine größere Einhaltung gewährleistet werden kann.

Es sei darauf hingewiesen, dass nach den vorgeschlagenen Vorschriften frühere Verstöße bei der Begehung weiterer Verstöße keine Wirkung haben und dass die Geldbuße auch auf 4 500 DKK angehoben werden sollte.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass ein Verstoß nicht als vom eingetragenen Eigentümer oder Nutzer begangen gilt, vgl. den vorgeschlagenen Abschnitt 3, wenn eine andere Person zum Zeitpunkt der Straftat ohne Zustimmung des Eigentümers, durch Diebstahl oder auf eine andere unberechtigte Weise im Besitz des Fahrzeugs war.

In jedem Fall ist ein Eigentümer (Nutzer), wenn ein Fahrzeug zum Zeitpunkt des Verstoßes bei der Polizei als gestohlen gemeldet war, nicht nach Absatz 2 haftbar und kann auch nicht nach Absatz 1 haftbar gemacht werden. Es wird im Übrigen auf einer spezifischen Beurteilung beruhen, die letztlich von den Gerichten vorgenommen wird, wann eine Befreiung von der Haftung nach Absatz 1 gemäß der Bestimmung in Absatz 2 möglich ist.

„Unberechtigter Besitz“ bezieht sich auf die Aneignung ohne Zustimmung des Eigentümers usw. Der Begriff bezieht sich nicht auf Fälle, in denen beispielsweise die Nutzung eines Fahrzeugs (nur) den Anwendungsbereich einer Nutzungsvereinbarung überschreitet. Wenn ein Fahrer einen Lastkraftwagen unter Verstoß gegen eine bestimmte Anweisung oder Vereinbarung benutzt, liegt daher keine unerlaubte Nutzung im Sinne der Bestimmung vor.

ENTWURF

In diesen Fällen kann die Person, die ohne Zustimmung des Eigentümers usw. ein Fahrzeug genommen hat, wegen Verstoßes gegen Absatz 1 geahndet werden, wenn die Voraussetzungen hierfür anderweitig erfüllt sind.

In Absatz 3 wird vorgeschlagen, dass Unternehmen usw. (juristische Personen) nach den Vorschriften des Kapitels 5 des Strafgesetzbuchs strafrechtlich haftbar gemacht werden können.

Aus den Vorschriften des Kapitels 5 des Strafgesetzbuches ergibt sich, dass die Bestimmungen über die strafrechtliche Haftung von Unternehmen usw., sofern nichts anderes bestimmt ist, jede juristische Person, einschließlich Aktiengesellschaften, Gesellschaften mit beschränkter Haftung, Genossenschaften, Personengesellschaften, Vereinigungen, Stiftungen, Anwesen, Gemeinden und staatlichen Behörden, vgl. Abschnitt 26 Absatz 1 des Strafgesetzbuchs.

Darüber hinaus gelten solche Bestimmungen für Einzelunternehmen, soweit sie mit den vorgenannten Rechtsträgern insbesondere hinsichtlich ihrer Größe und Organisation gleichgesetzt werden können (vgl. Abschnitt 26 Absatz 2 des Strafgesetzbuchs). Die Sund & Bælt Holding A/S erhält über virk.dk Informationen über Einzelunternehmen zur Verwendung bei der Beurteilung, ob Einzelunternehmen als juristische Person anzusehen sind.

In Absatz 4 wird vorgeschlagen, dass keine Freiheitsstrafe wegen Zahlungsverzugs gemäß Absatz 1 festgesetzt wird.

Die vorgeschlagene Bestimmung setzt voraus, dass nach dem vorgeschlagenen Abschnitt 16 Absatz 1 keine Freiheitsstrafe wegen Versäumnis einer Geldstrafe verhängt werden kann.

Zu Abschnitt 17

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass die dänische Straßenverkehrsbehörde in Fällen eines Verstoßes gegen Abschnitt 16 Absatz 1, vgl. Abschnitt 7 Absatz 1 oder Abschnitt 8 Absatz 1 oder 5 in

ENTWURF

einem Bußgeldbescheid angeben kann, dass der Fall ohne Gerichtsverfahren entschieden werden kann, wenn sich die mautpflichtige Person des Verstoßes schuldig bekennt und sich bereit erklärt, innerhalb einer bestimmten Frist eine im Bußgeldbescheid festgelegte Geldbuße zu zahlen. In diesen Fällen gilt Abschnitt 752 des Gesetzes über die Rechtspflege entsprechend.

Die Bestimmung impliziert, dass Fälle ohne Gerichtsverfahren entschieden werden können, wenn sich eine Person, die gegen Abschnitt 7 Absatz 1 oder Abschnitt 8 Absatz 1 oder 5 verstößt, des Verstoßes schuldig bekennt, indem sie den Bußgeldbescheid der dänischen Straßenverkehrsbehörde akzeptiert. In unkomplizierten Fällen wird die dänische Straßenverkehrsbehörde einen Bußgeldbescheid erlassen.

Die Sund & Bælt Holding A/S wird die Aufgabe übernehmen, Daten für die Durchsetzung der Mautregelung durch die dänische Straßenverkehrsbehörde mit Bußgeldbescheiden zu erheben. Die Sund & Bælt Holding A/S wird auch bei der Fallverwaltung, bei der Zahlungserhebung, bei der Zulassung ausländischer Fahrzeuge und bei Informationen über das System behilflich sein. Darüber hinaus können die erhobenen Daten auch bei der Meldung an die Polizei verwendet werden, in Fällen, in denen der Bußgeldbescheid nicht anerkannt wird.

Die dänische Straßenverkehrsbehörde wird eine Prüfung der Fälle vornehmen müssen, die die Sund & Bælt Holding A/S im Hinblick auf eine mögliche Ausstellung eines Bußgeldbescheids vorbereitet hat. Die dänische Straßenverkehrsbehörde wird daher auf der Grundlage der erhaltenen Unterlagen die Umstände des Falles prüfen und entscheiden, ob sie dem Eigentümer oder Nutzer für den festgestellten Verstoß einen Bußgeldbescheid ausstellt. Die Dokumentation besteht aus einem Bild der Vorder- oder Rückseite des Fahrzeugs, in dem das Kennzeichen deutlich lesbar ist, sowie Angaben zu Zeit und Ort der Aufnahme. Darüber hinaus zeigt die Dokumentation das Ergebnis der Validierung der Fahrdaten, wonach das betreffende Fahrzeug keine Fahrdaten übermittelt oder kein Streckenticken erworben hat.

Beschließt die dänische Straßenverkehrsbehörde, einen Bußgeldbescheid zu erlassen, sendet das Fallverwaltungssystem ihn nach Möglichkeit

ENTWURF

automatisch über die digitale Post. Wenn Zweifel an einem Fall bestehen, muss die dänische Straßenverkehrsbehörde einen Polizeibericht einreichen.

Digitale Nachrichten gelten als zugestellt, wenn sie digital verfügbar sind, vgl. das Gesetz über die digitale Post von öffentlichen Absendern (Konsolidiertes Gesetz Nr. 686 vom 15. April 2021).

Bei ausländischen Fahrzeugen wird der Bußgeldbescheid an die Wohnadresse des Eigentümers (oder des Nutzers) gesendet, die aus den Informationen der Sund & Bælt Holding A/S an die dänische Straßenverkehrsbehörde hervorgeht. Dies geschieht auch automatisch nach Genehmigung im Fallverwaltungssystem.

Der Bußgeldbescheid enthält Hinweise zur Frage, ob die mautpflichtige Person die Straftat zugeben will oder den Bußgeldbescheid nicht annehmen will, um ihn an die Gerichte zu verweisen.

Es ist auch vorgesehen, dass die Zahlung auf ein Konto der Sund & Bælt Holding A/S, die dafür zuständig ist, zu überwachen, wer innerhalb der von der dänischen Straßenverkehrsbehörde festgelegten Fristen bezahlt hat, erfolgt.

Es ist beabsichtigt, dass eine Mahnung automatisch gesendet wird, wenn innerhalb einer Frist keine Zahlung geleistet wurde. Die Frist wird normalerweise auf 14 Tage festgesetzt. In Fällen, in denen ein physischer Brief versandt wird, kann die Frist auf 28 Tage festgesetzt werden. Eine Mahnung erfolgt jedoch nicht, wenn die angeklagte Person Einwände erhebt, die Zweifel an der Verhängung einer Strafe aufkommen lassen, vgl. Abschnitt 16 Absätze 1 und 2. Es können nur Einwände geltend gemacht werden, die sich auf die Eigentums- oder Nutzungsverhältnisse des Fahrzeugs oder auf die Information, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Straftat gestohlen war, beziehen. Alle weiteren Einwände gegen den verhängten Bußgeldbescheid müssen an die Polizei gerichtet werden. Einwände bei der Polizei können jedoch erst erhoben werden, wenn der Fall auf sie übertragen wurde.

ENTWURF

Wenn nach Zusendung einer Mahnung keine Annahme und Zahlung oder entsprechende Einwände von der angeklagten Person eingehen, legt die dänische Straßenverkehrsbehörde einen Polizeibericht vor.

Die Verfahren werden bei der dänischen Straßenverkehrsbehörde registriert, wenn der Fall im Fallverwaltungssystem der Sund & Bælt Holding A/S abgeschlossen ist. Der Fall wird im Fallverwaltungssystem der Sund & Bælt Holding A/S abgeschlossen, wenn die Geldbuße gezahlt wurde, wenn ein Polizeibericht eingereicht wurde oder wenn er aufgrund von Einwänden über die Eigentümer-Nutzer-Verhältnisse oder die Nutzung des Fahrzeugs ohne Zustimmung der angeklagten Person beendet wird.

Die Sund & Bælt Holding A/S wird ein Fallverwaltungssystem entwickeln, zu dem die dänische Straßenverkehrsbehörde Zugang haben wird und in dem jeder Fall von der dänischen Straßenverkehrsbehörde bearbeitet wird, bevor gegebenenfalls ein Bußgeldbescheid ausgestellt wird. Nur die dänische Straßenverkehrsbehörde kann Bußgeldbescheide erlassen.

Gegen den Erlass des Bußgeldbescheids durch die dänische Straßenverkehrsbehörde besteht kein Berufungsrecht. Ein Bußgeldbescheid ist keine Entscheidung und daher kann auch gegen die Geldbuße keine Berufung eingelegt werden. Wenn der Bußgeldbescheid nicht angenommen wird, wird der Fall der Polizei zur Entscheidung durch die Gerichte übergeben.

Es wird vorgeschlagen, dass Abschnitt 752 des Gesetzes über die Rechtspflege betreffend Vernehmungen sinngemäß auf Fälle von Bußgeldbescheide Anwendung findet.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass die Regeln des Gesetzes über die Rechtspflege betreffend die Anforderungen an den Inhalt einer Anklageschrift und darüber, dass eine angeklagte Person nicht zur Stellungnahme verpflichtet ist, für Bußgeldbescheide gemäß Absatz 1 gelten sollen.

ENTWURF

In Absatz 3 wird vorgeschlagen, dass eine weitere strafrechtliche Verfolgung hinfällig wird, wenn die Geldbuße akzeptiert wird. Die Akzeptanz hat dieselbe Wiederholungswirkung wie ein Urteil.

Der Akzeptanz wird die gleiche Wiederholungswirkung haben wie ein Urteil. Wird der Bußgeldbescheid nicht akzeptiert, wird die dänische Straßenverkehrsbehörde den Fall an die Polizei übergeben.

Verwaltungsrechtliche Bußgeldbescheide, die nach dem Vorschlag auf einer bedingten objektiven Grundlage verhängt werden könnten, werden nicht in einem späteren Strafregister erscheinen, da Verstöße gegen Mautgebühren nicht von der Verordnung Nr. 1860 vom 23. September 2021 über die Verarbeitung personenbezogener Daten im zentralen Kriminalitätsregister erfasst werden.

In Absatz 4 wird vorgeschlagen, dass eine Mitteilung nach Absatz 1 erteilt werden kann, wenn der Verstoß im Zusammenhang mit einer Mautkontrolle festgestellt wird, vgl. Abschnitt 6 Absatz 4, es sei denn, in den letzten 24 Stunden wurde ein Verstoß für dasselbe Fahrzeug festgestellt und dies führt zu einer Mitteilung.

Dies bedeutet, dass zwischen zwei Beobachtungen von einem oder zwei Verstößen mindestens 24 Stunden vergehen müssen, vgl. Abschnitt 16 Absatz 1, die sich auf ein und dasselbe Fahrzeug beziehen, damit zwei Bußgeldbescheide ausgelöst werden. Wenn das Fahrzeug nach 24 Stunden wieder bei einem Verstoß beobachtet wird, löst dies eine neue Bußgeldanzeige aus.

Zu Abschnitt 18

In Absatz 1 wird vorgeschlagen, dass das Gesetz unbeschadet Absatz 2 am 1. Juli 2023 in Kraft tritt.

Das Gesetz hat Auswirkungen auf Handel und Industrie und tritt somit gemäß den gemeinsamen Zeitpunkten des Inkrafttretens der Handelsgesetzgebung für Handel und Industrie in Kraft.

In Absatz 2 wird vorgeschlagen, dass der dänische Steuerminister das Datum des Inkrafttretens von Abschnitt 6 Absatz 4 des Gesetzes festlegt.

ENTWURF

Der vorgeschlagene Abschnitt 6 Absatz 4 betrifft die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften über die Mautpflicht nach diesem Gesetz durch die Sund & Bælt Holding A/S. Die Kontrolle erfolgt digital, sodass das Fahrzeug nicht gestoppt wird.

Damit die Sund & Bælt Holding A/S die vorgeschlagene digitale Kontrolle durchführen kann, muss das Unternehmen u. a. Zugang zu der CPR-Nummer der Eigentümer oder Nutzer der mautpflichtigen Fahrzeuge haben. Derzeit hat die Sund & Bælt Holding A/S Zugang zu Informationen im nationalen Fahrzeugregister über die Identität eines Fahrzeugeigentümers oder -nutzers, vgl. Abschnitt 17 Absatz 2 Nummer 8 des Gesetzes über die Zulassung von Fahrzeugen. Dieser Zugang reicht jedoch für die Erfüllung der Aufgaben der Sund & Bælt Holding A/S nach diesem Gesetzentwurf nicht aus.

Gemäß Abschnitt 17a Absatz 2 des Gesetzes über die Sund & Bælt Holding A/S kann die Sund & Bælt Holding A/S personenbezogene Daten erheben und verarbeiten, wenn dies zur Erfüllung der Aufgaben der Sund & Bælt Holding A/S im Zusammenhang mit dem Umweltzonensystem erforderlich ist. Die Sund & Bælt Holding A/S kann unter den gleichen Bedingungen wie im ersten Satz Informationen aus dem nationalen Fahrzeugregister erheben und verarbeiten, einschließlich persönlicher Identifikationsnummern sowie geschützter Namen und Anschriften.

Zusätzlich zum Entwurf des Mautgesetzes und zur Unterstützung der Genehmigung von Sund & Bælt Holding A/S ist vorgesehen, Abschnitt 17a des Gesetzes über die Sund & Bælt Holding A/S dahingehend zu erweitern, dass die Sund & Bælt Holding A/S auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Mautregelung wahrnehmen kann, einschließlich der automatischen Registrierung von Kennzeichen und der Erhebung personenbezogener Daten, wenn dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist. Diese Erweiterung ist nicht Teil dieses Gesetzentwurfs.

Ohne die geplante Ausweitung von Abschnitt 17a des Gesetzes über die Sund & Bælt Holding A/S wird die Sund & Bælt Holding A/S nicht befugt sein, die Kontrollaufgaben zu erfüllen, die das Unternehmen nach diesem Gesetz übernehmen soll.

ENTWURF

Es ist vorgesehen, dass Gesetzentwürfe zur Änderung des Gesetzes über die Sund & Bælt Holding A/S vor dem 1. Januar 2025 vorgelegt und verabschiedet werden, wenn die Mautregelung in Kraft treten soll.

Es ist beabsichtigt, dass der dänische Steuerminister den Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorgeschlagenen Abschnitts 6 Absatz 4 auf den 1. Januar 2025 festlegt.

In Absatz 3 wird vorgeschlagen, dass die Abschnitte 1-5, 6 Absätze 1 bis 3 und 5 sowie die Abschnitte 7-17 des Gesetzes ab dem 1. Januar 2025 gelten sollen.

Der vorgeschlagene Absatz bedeutet, dass die Mautregelung am 1. Januar 2025 in Kraft tritt.

In Absatz 4 wird vorgeschlagen, dass die Regierung ermächtigt wird, im Namen Dänemarks das Abkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge vom 9. Februar 1994 zum 1. Januar 2025 zu kündigen.

Zu den Auswirkungen der Kündigung des Abkommens siehe Nummer 3.3 der allgemeinen Bemerkungen.

Die Richtlinie 1999/62/EG (Eurovignetten-Richtlinie) in der geltenden Fassung sieht vor, dass keine kilometerbasierte Maut parallel zur Eurovignetten-Kooperation Dänemarks eingeführt werden darf, vgl. Artikel 7 Absatz 3. Daher muss Dänemark spätestens am Tag vor Einführung einer kilometerbasierten Maut die Erhebung der Eurovignette einstellen.

Aus dem Abkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge vom 9. Februar 1994 ergibt sich, dass eine Kündigungsfrist von neun Monaten bis zum Ende eines Kalenderjahres eingehalten werden muss.

Daher muss unmittelbar nach Inkrafttreten des Gesetzes ein Verfahren eingeleitet werden, um den Austritt Dänemarks zu erwirken.

ENTWURF

In Absatz 5 wird vorgeschlagen, die in Abschnitt 3 des Gesetzes über die Straßenbenutzungsgebühr festgelegten Mautsätze für jeden angefangenen Tag ab dem 1. Januar 2024 um 1/366 zu senken.

Die vorgeschlagene Bestimmung sollte vor dem Hintergrund der Tatsache gesehen werden, dass dänische Fahrzeuge derzeit für einen Zeitraum von einem Jahr einer zeitraumbezogenen Eurovignette unterliegen. Die Bestimmung stellt somit sicher, dass dänische Fahrzeuge nicht innerhalb desselben Zeitraums sowohl Straßenbenutzungsgebühren als auch Maut nach diesem Gesetz für das Fahren zahlen müssen.

In Absatz 6 wird vorgeschlagen, dass Eurovignetten ab dem 1. Januar 2025 in Dänemark nicht mehr gültig sein werden.

Die Eurovignette wird in Dänemark ab dem 1. Januar 2025 nicht gültig sein, sodass ausländische Fahrzeuge, einschließlich derjenigen aus Luxemburg, den Niederlanden und Schweden, ab diesem Zeitpunkt Mautgebühren gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes für das Fahren auf dem mautpflichtigen Straßennetz in Dänemark zahlen müssen.

Ausländische Fahrzeuge, für die nach dem 1. Januar 2025 eine zeitraumbezogene Eurovignette entrichtet wurde, werden weiterhin in Luxemburg, den Niederlanden und Schweden innerhalb der Gültigkeitsdauer der Maut verkehren können, sofern diese Länder ihre Vorschriften nicht ändern.

In Absatz 7 wird vorgeschlagen, dass das Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren, vgl. Verordnung Nr. 174 vom 21. Februar 2020, am 1. Januar 2025 aufgehoben wird.

Dieser Gesetzentwurf wird das Gesetz über Straßenbenutzungsgebühren ersetzen.

Zu Abschnitt 19

Es wird vorgeschlagen, das Gesetz nicht auf die Färöer und Grönland anzuwenden.

ENTWURF

Der Grund dafür ist, dass Fragen im Zusammenhang mit Steuern und Gebühren von den Färöern und Grönland übernommen wurden.