



# Justitsministeriet

## Civil- og Politiafdelingen

Dato: 19. april 2005  
Kontor: Færdsels- og våbenkontoret  
Sagsnr.: 2005-801-0003  
Dok.: DSS40033

### KOMMENTERET HØRINGSOVERSIGT

Vedrørende

**Forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven**  
(Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.)

#### 1. Hørte myndigheder mv.

Et udkast til lovforslaget har været sendt til høring hos:

Advokatrådet, Amdrårdsforeningen i Danmark, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Automobil Teknisk Institut, Borgernes Havarikommission, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Danmarks TransportForskning, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Handel og Service, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Taxi Forbund, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vejforening, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Cykelhandlere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Danske Speditører, Danske Sælgere, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Invalideorganisationer, Den Danske Bilbranche, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerrådet, Force Technology, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af køretekniske anlæg i Danmark, Foreningen af Politimestre i Danmark, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen for Trafikofre, Foreningen Liv og Trafik, Forsikring og Pension, Frederiksbergs Kommune, Handel, Transport og Serviceerhvervene (HTS), Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), Hærens Logistikskole, Hærens Operative Kommando, Håndværks-

rådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Kommune, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, MC-Touring Club Danmark, Mobil uden bil, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, NOAH-Trafik, Odsherredsgruppen, Politidirektøren i København, Politiforbundet i Danmark, Politifuldmægtigforeningen, Præsidenten for Københavns Byret, Præsidenten for Retten i Odense, Præsidenten for Retten i Ålborg, Præsidenten for Retten i Århus, Præsidenten for Retten i Roskilde, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, Rigsadvokaten, Rigspolitechefen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR) og Veteran Knallertklubben Aktiv.

*I forhold til det udkast, der har været sendt i høring, er der foretaget følgende ændringer i lovforslaget:*

- *Det foreslås, at bemyndigelsesbestemmelserne vedrørende betaling for registrering af knallerter, der efter lovforslaget bliver omfattet af registreringspligten, og for udstedelse af fartskriverkort til brug for det nye kontrolapparat, erstattes af betalingsbestemmelser i færdselslovens kap 17 a. Det foreslås endvidere, at gebyret for udstedelse af internationalt kørecertifikat (færdselslovens § 124 h) ophæves, og at det foreslåede tilsvarende gebyr for udstedelse af en tidsbegrænset registreringsattest udgår (lovforslagets § 1, nr. 40-43).*
- *Det foreslås, at bemyndigelsesbestemmelser i færdselsloven vedrørende sager om regulering af registrering af køretøjer mv., hvor ressortansvaret som følge af den kongelige resolution af 18. februar 2005 er overført fra Justitsministeriet til Skatteministeriet, ændres (lovforslagets § 1, nr. 24-26, 29 og 44).*
- *Der foreslås en ændring i lovforslagets bestemmelse om ikrafttræden, således at den del af lovforslaget, der vedrører motorløb, forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje for visse køretøjer, cykler, kørekort mv., hastighedsbegrænsere, skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne og skærpelse af bødesanktionerne for visse overtrædelser vedrørende kørsel med tunge køretøjer uden den fornødne førerret træder i kraft den 1. september 2005 (lovforslagets § 3, stk. 2).*

*Herudover er der foretaget enkelte ændringer af teknisk og redaktionel karakter.*

*Det bemærkes, at lovforslagets bemærkninger om forslagets økonomiske og administrative konsekvenser ikke indgik i det udkast, der har været sendt i høring.*

## **2. Resumé**

Advokatrådet, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Transportforskning, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Handel og Service, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Forbrugerrådet, Force Technology, Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Politimestre i Danmark, Forsikring og Pension, Hærens Logistiskole, Hærens Operative Kommando, Institut for Menneskerettigheder, Politidirektøren i København, Præsidenten for Københavns Byret, Præsidenten for Retten i Odense, Præsidenten for Retten i Ålborg, Præsidenten for Retten i Århus, Præsidenten for Retten i Roskilde, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, Rigspolitichefen og Veteran Knallertklubben Aktiv **har enten ikke bemærkninger til lovforslaget eller udtaler sig hverken for eller imod lovforslagets hovedformål om indførelse af en registreringsordning for knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige, og skærpede sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.**

Handel, Transport og Serviceerhvervene (HTS) kan støtte intentionerne i lovforslaget.

Danmarks Knallert Union, Danske Cykelhandlere, Forenede Danske Motorejere (FDM), Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, NOAH-Trafik, Rigsadvokaten og Rådet for Større Færdselssikkerhed har **overordnet en positiv holdning til lovforslagets hovedformål om indførelse af en registreringsordning for knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige.**

NOAH-Trafik og Rådet for Større Færdselssikkerhed finder dog, at registreringspligten bør omfatte alle knallerter, herunder allerede ibrugtagne knallerter (bestanden).

Dansk Transport og Logistik (DTL), Foreningen Liv og Trafik, International Transport Danmark (ITD), NOAH-Trafik og Rådet for Større Færdselssikkerhed har **overordnet en positiv holdning til lovforslagets hovedformål om indførelse af skærpede sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.**

DTL og ITD finder dog, at forslagene om skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne på enkelte punkter bør **lempes**, og forholder sig kritisk til forslaget om at give politiet adgang til uden retskendelse at foretage virksomhedskontrol på køre- og hviletidsområdet.

Foreningen Liv & Trafik og NOAH-Trafik finder, at visse af forslagene vedrørende køre- og hviletidsområdet bør **skærpes** yderligere.

Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Autobranschens Handels- og Industriforening i Danmark, Automobil Teknisk Institut, Borgernes Havari-kommission, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Motor Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Køreskole Forening, Dansk Taxi Forbund, Dansk Vejforening, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Danske Speditører, Danske Sælgere, De Samvirkende Invalideorganisationer, Fagligt Fælles Forbund (3F), Foreningen af køretekniske anlæg i Danmark, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen for Trafikofre (ophørt), Frederiksbergs Kommune, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), Håndværksrådet, Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Kommune, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, MC-Touring Club Danmark, Mobil uden bil, Odsherredsgruppen, Politiforbundet i Danmark, Politifuldmægtigforeningen, Rådet for Bæredygtig Trafik og Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR) har **ikke besvaret høringen**.

Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført i kursiv.

### **3. Høringssvarene**

#### **3.1. Indførelse af registreringspligt for knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige**

**Danmarks Knallert Union (DKU)** kan som udgangspunkt tilslutte sig forslaget om indførelse af en registreringsordning for knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige, og finder, at denne ordning alene bør omfatte fabriksnye knallerter, der erhverves den 1. juli 2006 eller senere. DKU er imidlertid bekymret for de omkostninger, der er forbundet med indførelsen af en sådan registreringsordning, og finder derfor, at der er god grund til at følge arbejdsgruppens anbefaling om at nedsætte betalingen i forbindelse hermed under henvisning til knallertens begrænsede værdi.

DKU kritiserer endvidere, at kravet om danske typegodkendelser foreslås opretholdt for knallerter, der er EU-godkendte, og peger i den forbindelse på, at en EF-overensstemmelsesattest – som det fremgår af arbejdsgruppens rapport – kan erstatte typeattesten i en registreringsordning for eksisterende anmeldte EF-typegodkendte knallerter.

**Danske Cykelhandlere, Motorcykel Importør Foreningen og Motorcykelbranchens Landsforbund** tilslutter sig disse bemærkninger.

**Det Central Handicapråd** påskønner, at muligheden for at undtage invalidekøretøjer fra registreringspligt bevares.

**Forenede Danske Motorejere (FDM)** støtter forslaget om indførelse af en registreringsordning for knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige. FDM påpeger imidlertid, at der i praksis kan opstå vanskeligheder med at afgøre, om et køretøj, der ikke tidligere har været underlagt registreringspligt, rent faktisk er fabriksnyt på det tidspunkt, det bliver solgt med henblik på benyttelse til kørsel på almindelig vej. FDM finder derfor, at det bør overvejes, hvilke kontrolforanstaltninger der kan iværksættes for at forhindre, at et ikke ubetydeligt antal knallerter omkring ikrafttrædelsestidspunktet sælges som brugte med den konsekvens, at de ikke omfattes af registreringspligten.

**Foreningen Liv & Trafik** bemærker, at de såkaldte 45-knallerter udgør en større trafik sikkerhedsrisiko, og udtrykker derfor bekymring for, om indførelse af en registreringsordning for knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige, kan medføre et øget salg af 45-knallerter.

**Forsikring & Pension** og **Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM)** anfører, at man går ud fra, at forsikringsselskaberne får mindst 12 måneder til at implementere en forsikringsbevisordning og til at etablere de nødvendige it-løsninger til understøttelse af udvekslingen af forsikringsoplysninger med Centralregisteret for Motorkøretøjer.

**NOAH-Trafik** tilslutter sig forslaget om en registreringsordning, men finder at den bør omfatte alle knallerter, herunder bestanden af ca. 85.000 brugte knallerter. Foreningen henviser i den forbindelse til, at hensynet til færdselssikkerheden og politiets mulighed for en effektiv strafforfølgning af førere af disse knallerter bør veje tungest. Herudover foreslår foreningen bl.a., at knallerten udstyres med nummerplade både foran og bagpå for at lette identifikationen, og at nummerpladen designes, så den ikke umiddelbart kan fjernes. Foreningen foreslår endvidere, at der indføres ansvar for ejeren af knallerten i forbindelse med et eventuelt udlån af køretøjet. Endelig peger foreningen på, at gebyret for registrering mv. bør fastsættes under hensyntagen til, at disse knallerter er et yndet transportmiddel for unge og ældre med små indtægter.

**Rigspolicehøfen** foreslår, at registreringspligten indtræder for knallerter, der *erhverves* den 1. juli 2006 eller senere, og at det i bemærkningerne til lovforslaget præciseres, at der herved forstås, at en kunde ved at indgå en købsaftale og betale købesummen erhverver køretøjet med henblik på at tage det i brug. Dette forslag vil efter Rigspolicehøfens opfattelse indebære en mere entydig fastlæggelse af, hvornår registreringspligten indtræder, og der henvises i den forbindelse til, at det i forbindelse med politiets kontrol f.eks. vil kunne dokumenteres i form af en købsaftale eller en kvittering for betaling af købesummen for knallerten.

**Rådet for Større Færdselssikkerhed** tilslutter sig ligeledes forslaget om en registreringsordning, men finder – af hensyn til færdselssikkerheden – at registreringspligten ikke alene bør gæl-

de for fabriksnye knallerter. Rådet udtrykker imidlertid forståelse for de vanskeligheder, der er forbundet med et krav om registrering af alle knallerter, herunder de ca. 85.000 brugte knallerter.

**Veteranknallertklubben Aktiv** konstaterer, at de knallerter, som falder inden for klubbens interesseområde, ikke berøres af forslaget om en registreringsordning for fabriksnye knallerter.

*Efter regeringens opfattelse vil en registreringsordning, der omfatter alle knallerter med en maksimal hastighed på 30 km i timen, herunder bestanden på ca. 85.000 knallerter, være den optimale løsning ud fra et kontrol- og færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt.*

*Regeringen har imidlertid foretaget en afvejning af de hensyn, der taler for og imod en registreringsordning for alle knallerter, og på den baggrund fundet, at hensynet til de borgere, der i dag ejer eller bruger en sådan knallert, bør veje tungt. Som det fremgår af pkt. 2.4.2. i bemærkningerne til lovforslaget, vil en registreringsordning, der også omfatter brugte knallerter, indebære væsentlige ulemper, idet borgerne pålægges en række forpligtelser i forbindelse med anmeldelse til registrering, ejerskifte og afmelding. Endvidere vil det være en forudsætning for, at ordningen indebærer en reel forbedring af politiets kontrolmuligheder i relation til færdselslovovertrædelser, at der tilvejebringes et tilstrækkeligt pålideligt registreringsgrundlag for så vidt angår de tekniske oplysninger om køretøjet. Dette vil indebære, at der som betingelse for registrering stilles krav om syn af knallerten eller indhentelse af en erklæring fra en synsvirksomhed.*

*Der er endvidere tagethøjde for, at det i vidt omfang er gruppen af unge knallertførere, som ofte vælger nyere knallerttyper, der er interessante i politimæssig sammenhæng. En registreringsordning, der alene omfatter fabriksnye knallerter, vil således efter regeringens opfattelse indebære, at politiets muligheder for at strafforfølge lovovertrædelser begået af knallertførere løbende vil blive forbedret i løbet af en årrække.*

*For så vidt angår FDM's bemærkninger om behovet for kontrolforanstaltninger for at forhindre salg af fabriksnye knallerter som brugte må det antages, at dette nødvendigvis må afspejle sig i prisen. Da der endvidere efter forslaget alene er tale om begrænsede omkostninger forbundet med registrering af lille knallert, jf. herved nedenfor om gebyret for udlevering af nummerplade, skønnes incitamentet til en sådan omgåelse at være begrænset.*

*Lovforslaget er i øvrig ændret i overensstemmelse med Rigspolitechefens forslag, således at registreringspligten omfatter fabriksnye knallerter, der erhverves den 1. juli 2006 eller senere. Der henvises i den forbindelse til lovforslagets § 3, stk. 3. Endvidere er det i lovforslagets bemærkninger, pkt. 2.4.2., præciseret, at der med erhvervelse i denne sammenhæng forstås, at der er indgået en bindende købsaftale mellem en køber og en forhandler, og at køberen har betalt kø-*

*besummen helt eller delvist. Det er endvidere tilføjet, at det ved fremvisning af f.eks. en dateret kvittering for knallerter fremover vil kunne afgøres, om en lille knallert er registreringspligtig.*

*Det bemærkes, at der bl.a. af hensyn til forsikringsbranchen er fastsat en lang ikrafttrædelsesfrist for registreringsordningen. Der henvises herved til bemærkningerne til lovforslagets § 3, stk. 3.*

*Det fremgår af pkt. 2.3.2. i bemærkningerne til det fremsatte lovforslag, at gebyret for udlevering af nummerplade foreslås fastsat til 90 kr., hvilket svarer til de gennemsnitlige omkostninger forbundet med at producere og levere ydelsen, og at anmeldelse af registrering af ejerskifte sker uden betaling. Det er på den baggrund regeringens opfattelse, at der herved er taget højde for knallertens begrænsede værdi ved fastsættelse af omkostningerne i forbindelse med registrering mv. Det bemærkes, at gebyrets størrelse ikke fremgik af det lovudkast, der har været sendt i høring.*

*En registreringsordning baseret på EF-overensstemmelsesattester i stedet for typeattester, som foreslået af DKU, vil indebære, at det administrative arbejde i forbindelse med opdatering af de tekniske data om køretøjet flyttes fra Færdselsstyrelsen til motorkontorerne, hvor en række relevante tekniske data i så fald vil skulle oversættes og opdateres manuelt. Regeringen har på den baggrund – som det fremgår af pkt. 2.3.2. i bemærkningerne til lovforslaget – ikkø på n uværende tidspunkt fundet grundlag for at fravige det gældende dokumentationskrav i forbindelse med registreringen.*

*De knallerter, der foreslås omfattet af registreringspligten, vil blive forsynet med én nummerplade, der placeres bag på knallerten. Dette svarer til ordningen for de knallerter, der i dag er registreringspligtige, og for motorcykler. Regeringen finder det på den baggrund ikke hensigtsmæssigt at indføre et særligt system for placering og montering af nummerplade på knallerter med en maksimal hastighed på 30 km i timen, som foreslået af NOAH-Trafik.*

*Ansvar for ejeren i forbindelse med udlån af knallerten er reguleret i de gældende regler i færdselsloven. Det fremgår således af færdselslovens § 65, stk. 1, at ejeren (brugeren) af et køretøj efter anmodning fra politiet skal oplyse, hvilke personer der som førere har benyttet køretøjet. Efter bestemmelsens stk. 2 må ejeren mv. ikke overlade føringen til en person, der ikke lovligt kan føre køretøjet.*

*For så vidt angår risikoen for en stigning i salget af de såkaldte 45-knallerter, der omtales af Foreningen Liv & Trafik, bemærkes det, at der ikke i øvrigt foretages ændringer i de forskellige regler, der i dag gælder for knallerter med en maksimal hastighed på henholdsvis 30 og 45 km i timen. Dette indebærer bl.a., at der fortsat stilles krav om kørekort til personbil eller motorcykel*

*for at føre en såkaldt 45-knallerter, mens en knallert, der højst må køre 30 km i timen, kan føres af personer på 16-17 år, hvis de har erhvervet knallertbevis.*

### **3.2. Skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne**

**DTL** og **ITD** er generelt positivt indstillet over for det overordnede sigte med lovforslaget om at højne efterlevelsen af gældende regler og anfører i den forbindelse, at transporterhvervet selv har et ønske om, at det ikke skal kunne betale sig at konkurrere på ulovligheder, der kompromitterer færdselssikkerheden. Organisationerne finder imidlertid, at de foreslåede sanktionsskærpelser i visse tilfælde – herunder fordi der er tale om et meget kompliceret regelsæt – ikke forekommer proportionale, saglige og velbegrundede og i øvrigt ikke ses at være i tråd med det overordnede formål med lovforslaget om at skærpe sanktionerne for *grovere* overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, som er til stor fare for færdselssikkerheden. DTL og ITD foreslår på den baggrund, at lovforslaget lempes på enkelte punkter.

DTL og ITD støtter som udgangspunkt forslaget om indførelse af et *gradueret bødesanktionssystem* for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid, herunder den foreslåede tolerancegrænse på 5 pct. Særligt for så vidt angår køretid uden pauser er denne tolerancegrænse imidlertid efter organisationernes opfattelse ganske ude af proportioner i forhold til den færdselssikkerhedsmæssige risiko og konkurrencefordelen, når det gælder beregningen af pauser, hvor pausen på 45 minutter kan opdeles i op til tre pauser af 15 minutter. Der henvises i den forbindelse til, at 5 pct. svarer til 45 sekunder af en pause på 15 minutter.

DTL og ITD bemærker i øvrigt, at den i dag gældende grænse på 5 pct. stammer fra virksomhedskontrollen, hvor tiltale undlades, hvis den samlede fejlprocent for samtlige af en virksomhed indsendte diagramark ligger under 5 pct., og ikke – som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget – relaterer sig til en bagatelgrænse i forhold til de enkelte overtrædelser.

Endvidere finder DTL og ITD, at hver enkelt overtrædelse også i forbindelse med *bødeberegningen for overtrædelse af regler om køre- og hviletid* bør betragtes isoleret set, således som der i lovforslaget lægges op til for så vidt angår spørgsmålet om frakendelse af førerretten. Organisationerne henviser i den forbindelse til det i lovforslagets bemærkninger, pkt. 3.2.2.2.1., nævnte eksempel, hvor en chauffør kører 10 timer, afholder et hvil på 7 timer og herefter på ny kører 10 timer, idet de finder det helt ude af proportioner, at en sådan kørsel medfører en bøde på henholdsvis 10.000 kr. til chaufføren og 20.000 kr. til vognmanden på grund af akkumulering af køretiden, når der reelt alene er tale om en overskridelse af hviletiden med 1 time, mens køretiden – isoleret set – ikke er overtrådt.



DTL og ITD støtter også forslaget om en skærpelse af *bødesanktionerne for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet*, bortset fra når det gælder chaufførens håndtering af diagramark. Organisationerne henviser i den forbindelse til, **at** manglende overholdelse af disse regler for størstedelens vedkommende ikke har betydning for færdselssikkerheden eller konkurrencen, **at** en del chauffører har visse læse-/skrivehandicap, **at** der kan være tale om rene forglemmelser, f.eks. manglende oplysning på diagramarket om bynavn, start- og slutkilometer eller dato, og **at** der i den forbindelse bør tages hensyn til, om de nødvendige oplysninger kan indhentes ved andre kilder. DTL og ITD peger endvidere på, at det forekommer mere rimeligt at skærpe sanktionerne for forkert håndtering af data af elektronisk art og foreslår på den baggrund, at de skærpede sanktioner for så vidt angår håndtering af disse oplysninger først indføres, når det nye kontrolapparat (den digitale fartskriver) er monteret i alle biler, eller inden for en passende overgangsperiode.

Derimod noterer organisationerne til deres tilfredshed, at der ikke lægges op til en skærpelse af bødesanktionerne for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og kontrolapparatet i gentagelsestilfælde og opfordrer til, at der i lovforslaget indarbejdes et forslag, hvorefter *gentagelsesvirkningen* for så vidt angår overtrædelse af reglerne om *overlæs* ligeledes afskaffes, idet der henvises til, at gentagelsesvirkningen ved kørsel med overlæs er uigennemsigtig og skaber en række problemer for branchen.

DTL og ITD støtter forslagene om indførelse af hjemmel til *frakendelse af førerretten* ved overtrædelse af reglerne om både køre- og hviletid og kontrolapparatet, herunder hjemlen til ubetinget frakendelse i visse tilfælde af manipulation med kontrolapparatet. For så vidt angår håndtering af diagramark i forbindelse med kontrolapparatet finder organisationerne dog, at disse typer af overtrædelser – under henvisning til argumentationen anført ovenfor i forbindelse med forslaget om skærpede bødesanktioner – ikke bør være omfattet af frakendelsesreglerne.

DTL og ITD finder det i øvrigt væsentligt, at danske myndigheder også retsforfølger det objektive ansvar overfor udenlandske vognmænd, hvis køretøjer måtte være involveret i overtrædelser på dansk område.

**Foreningen Liv & Trafik** hilser lovforslaget velkomment, særligt under henvisning til den forventede forbedring af færdselssikkerheden som følge af de efter foreningens opfattelse både rimelige og hensigtsmæssige forslag om skærpede sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Foreningen finder herudover, at også vognmændene bør kunne fradømmes retten til bus- og godskørsel for en periode, evt. ved indførelse af et gradueret sanktionssystem.

**Hærens Logistik Skole (HLS)** noterer sig, at det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at forsvarets køretøjer ikke er omfattet af EU-reglerne om køre- og hviletid mv.

**NOAH-Trafik** er generelt positivt indstillet over for forslaget, men finder at forslagene bør skærpes på en række punkter. Det gælder for det første anvendelsesområdet for køre- og hviletidsreglerne, som efter foreningens opfattelse tillige bør gælde mindre varevogne, taxaer, militære køretøjer mv. Herudover finder foreningen, at reglerne om afkortning af den ugentlige arbejdstid til henholdsvis 36 eller 24 timer mod efterfølgende kompensation er uacceptabel.

Hvis forslagene om de skærpede sanktioner viser sig ikke at have den ønskede præventive effekt, foreslår NOAH-Trafik, at køretøjet i gentagelsestilfælde skal kunne tilbageholdes, og at vognmandens kørselstilladelse skal kunne inddrages i gentagelsestilfælde.

Herudover efterlyser NOAH-Trafik, at der anlægges et helhedssyn til begrænsning af det høje ulykkestal for tunge køretøjer, således at der ligeledes tages højde for de bagvedliggende årsager, som f.eks. den alt for billige vejtransport og reglerne om chaufførernes arbejdstid og løn. Endvidere finder foreningen, at der bør ske skærpelse for så vidt angår reglerne om bl.a. sovebussers indretning, indførelse af medvirkenansvar for transportkøbere mv.

**Rådet for Større Færdelssikkerhed** tilslutter sig de foreslåede skærper af sanktionerne for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, idet de skærpede sanktioner efter rådets opfattelse må antages at have en præventiv effekt og forhindre overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

*Som DTL og ITD anfører, er reglerne om køre- og hviletid et meget komplekst regelsæt, og Justitsministeriet har derfor nøje vurderet konsekvenserne af de enkelte forslag vedrørende en skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.*

#### Tolerancegrænse

*I forbindelse med fastsættelsen af bødesanktioner for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid foreslås det, at der anvendes en generel tolerancegrænse på 5 pct., således at bagatelagtige overtrædelser ikke strafsanktioneres. Denne tolerancegrænse foreslås således at finde anvendelse ved alle typer af overtrædelser.*

*Justitsministeriet skal i den forbindelse henviser til, at både vej- og virksomhedskontrollen i praksis i dag gennemføres således, at der i forbindelse med kontrol af reglerne om køre- og hviletid anvendes visse tolerancegrænser, og at disse er forskellige afhængigt af, hvilke bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen, overtrædelserne vedrører, jf. herved pkt. 3.1.1.3. i lovforslagets bemærkninger. Endvidere fremgår det, at der ved virksomhedskontrollen foretages en beregning af antallet af overtrædelser i forhold til det samlede antal diagramark indsendt af en virksomhed, og at der efter praksis ikke vil blive anmodet om tiltalerejsning i sagen, hvis overtrædelsespro-*

centen er under 5. Spørgsmålet er herudover omtalt i lovforslagets underbilag 2.2. Der anvendes således allerede i dag en egentlig bagatelgrænse ved vurderingen af den enkelte overtrædelse.

Efter køre- og hviletidsforordningens artikel 7, stk. 1 og 2, skal føreren efter en køretid på 4½ time afholde en pause på mindst 45 minutter, idet pausen dog kan erstattes af op til tre pauser af mindst 15 minutters varighed, der indskydes i køretiden eller straks efter denne. Pauser på under 15 minutter anses ifølge forordningen ikke for en pause, og skal derfor ikke medregnes i opgørelsen af den samlede pause.

Den foreslåede generelle tolerancegrænse på 5 pct. for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid herunder reglen om køretid uden pauser, indebærer imidlertid, at der ikke vil blive rejst tiltale i tilfælde, hvor køretiden uden pauser udgør op til 4 timer og 41 minutter uden, at der er afholdt en samlet pause på minimum 45 minutter, dvs. at køretiden uden pauser er overskredet med 11 minutter svarende til en overskridelse på 4 pct. Dette fremgår også af de bødetakster, der er angivet i lovforslagets underbilag 2.3.3.

For at vurdere, om reglen om køretid uden pauser er overskredet, skal der foretages en beregning af pausens længde. Som det fremgår af lovforslagets underbilag 2.3., afsnit 5, vil der ved denne beregning blive taget højde for tolerancegrænsen på 5 pct. En samlet pause på under 42 minutter vil således betyde, at køretiden beregnes som om pause ikke har været afholdt. Ved opdeling af pausen vil tolerancegrænsen betyde, at en pause opmålt til under 14 minutter ikke indgår i beregningen af den samlede pause.

Enhver kørsel foretaget efter afholdelsen af pauser, der ikke opfylder forordningens mindstekrav (fratrullet tolerancegrænsen), vil således indebære en overskridelse af reglen om køretid uden pauser, og bødesanktionen vil blive beregnet ud fra den procentuelle overskridelse. Har føreren således kørt i 4½ time og herunder alene afholdt tre pauser på under 14 minutter, vil hans fortsatte kørsel i f.eks. 1½ time indebære en overskridelse på 33 pct. og derfor medføre en bøde på 3.300 kr. til chaufføren og 6.600 kr. til vognmanden.

Ved vurderingen af konsekvenserne af forslaget har Justitsministeriet i et tilfælde som det ovennævnte lagt vægt på, at køre- og hviletidsforordningen indeholder en udtrykkelig regel om, at en pause skal være af mindst 15 minutters varighed for at kunne medregnes som en pause, og at samspillet mellem reglerne er forudsat i forordningen. Det er på den baggrund Justitsministeriets vurdering, at en pause på meget under 15 minutter næppe kan antages at indebære en egentlig afbrydelse af kørslen og dermed opfylde formålet med bestemmelsen. Justitsministeriet er imidlertid enig i, at det umiddelbart kan forekomme som en uforholdsmæssig streng sanktion i et sådant tilfælde, hvor der alene er tale få minutters overskridelse af mindstekravene til opdelt pauser. Bødesanktionens størrelse skal imidlertid ses i lyset af, at den fortsatte kørsel er ulovlig,

og Justitsministeriet finder det derfor af afgørende betydning, at den fortsatte kørsel medfører en bøde af en sådan størrelsesorden, at den skærpede sanktion kan forventes at have en præventiv effekt.

Justitsministeriet finder på den baggrund, at manglende overholdelse af mindstekravene til pauser, og den deraf afledte konsekvens for overholdelse af reglen om køretid uden pauser, bør sanktionernes på lige fod med andre overtrædelser. Justitsministeriet har i den forbindelse tillige lagt vægt på, at der er tale om regler, som har været gældende i en længere årrække, samt at overtrædelserne begås i erhvervsforhold og af personer, som bør have fuldt kendskab til reglerne.

For at sikre, at tolerancegrænsen også i praksis bliver enkel både at efterleve og kontrollere, finder Justitsministeriet det endvidere væsentligt, at der anvendes en ensartet tolerancegrænse på 5 pct.

Det bemærkes i øvrigt, at der for så vidt angår den analoge farts skriver i praksis anvendes en opmålingsprocedure, hvorved det sikres, at der ved opmåling af diagramark tages højde for måleunøjagtigheder. Det er endvidere over for Justitsministeriet oplyst, at tolerancegrænsen i forhold til beregningen af opdeltede pauser vil være 14 minutter efter indførelsen af den digitale farts skriver, idet farts skriverens mindste måleenhed fortsat vil være minutter.

#### Akkumulering af køretid

Efter køre- og hviletidsforordningens artikel 6, stk. 1, må den daglige køretid højst udgøre 10 timer, og den daglige hviletid skal efter forordningens artikel 8, stk. 1, være på mindst 8 timer (reduceret hviletid).

DTL og ITD henviser i den forbindelse til det i lovforslaget omtalte eksempel, hvor der efter en daglig køretid på 10 timer afholdes et hvil på 7 timer og herefter på ny køres 10 timer. Denne kørsel vil efter lovforslaget medføre en bøde på 10.000 kr. til chaufføren og 20.000 til vognmanden, idet det faktisk afholdte hvil på 7 timer ikke opfylder forordningens mindstekrav til daglig hviletid på mindst 8 timer og derfor ikke afbryder køretiden. Den samlede daglige køretid opgøres derfor til 20 timer svarende til en overskridelse af reglen om daglig køretid på 100 pct.

Regelsættet indebærer således, at forhold, som – isoleret set – alene udgør en mindre overskridelse, på grund af samspillet mellem reglerne kan betyde en endog ganske betydelig overskridelse af reglerne om køre- og hviletid.

*Justitsministeriet har derfor for så vidt angår spørgsmålet om betinget frakendelse af førerretten foreslået en særlig ordning, hvorefter der alene skal ske frakendelse, hvis køretiden eller hviletiden isoleret set er overskredet med mere en 30 pct. (frakendelsesgrænsen). Justitsministeriet har i den forbindelse lagt vægt på, at frakendelse af førerretten er en endog ganske indgribende sanktion over for en erhvervschauffør, og Justitsministeriet har derfor fundet, at frakendelse af førerretten alene bør ske i tilfælde af særdeles alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen.*

*På den baggrund finder Justitsministeriet – i lighed med betragtningerne ovenfor vedrørende tolerancegrænsen i forbindelse med opdelte pauser – at manglende overholdelse af mindstekravene til hviletider og de deraf afledte konsekvenser for beregningen af køretiden (akkumulering), bør sanktioneres på lige fod med øvrige overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid. Det bemærkes, at bødesanktionens størrelse også i disse tilfælde skal ses i lyset af, at den fortsatte kørsel efter et utilstrækkeligt hvil ikke alene er ulovlig, men også færdselssikkerhedsmæssigt uforvarlig, og derfor efter Justitsministeriets opfattelse bør mødes med en bøde i en sådan størrelsesorden, at sanktionen må forventes at have en præventiv virkning.*

#### *Gentagelsesvirkning (overlæs)*

*De foreslåede bødetakster vil sammen med forslaget om anvendelsen af reglen om absolut kumulation efter Justitsministeriets opfattelse bidrage til, at de skærpede bøder bliver af en sådan størrelsesorden, at det ikke vil kunne betale sig at overtræde reglerne. I den forbindelse har det endvidere betydning, at der på grund af samspillet mellem reglerne ofte vil foreligge mere end én overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid, mens der ved overtrædelse af reglerne om overlæs alene vil foreligge én overtrædelse. Dette er da også baggrunden for, at der ikke foreslås indført skærpede bøder i gentagelsestilfælde, og Justitsministeriet finder derfor ikke grundlag for at overveje noget tilsvarende for så vidt angår reglerne om overlæs, som foreslået af DTL og ITD.*

#### *Kontrolapparatet*

*Overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet indebærer ikke i sig selv en færdselssikkerhedsmæssig risiko, men er derimod af helt afgørende betydning for, om politiet kan kontrollere overholdelsen af reglerne om køre- og hviletid.*

*Som det fremgår af pkt. 3.2.3.1. i bemærkningerne til lovforslaget, har Rigsadvokaten vurderet, at det ikke på forhånd er muligt at sondre mellem forskellige typer af overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet, idet alle typer af overtrædelser principielt kan være medvirkende til at hindre politiets kontrol af reglerne om køre- og hviletid. Dette gælder, uanset om den manglende*

oplysning i det konkrete tilfælde skyldes en forglemmelse eller bevidst er undladt for at hindre kontrollen med overholdelsen af reglerne om køre- og hviletid.

Forslaget om skærpede bødesanktioner for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet er derfor udformet således, at alle overtrædelser straffes ens. En manglende oplysning på diagramarket vil efter forslaget medføre en bøde på 3.000 kr. til chaufføren og 6.000 kr. til vognmanden.

Det bemærkes i den forbindelse, at diagramarkene er fortrykt med angivelse af, hvilke oplysninger føreren skal påføre forud for og efter kørslen. Der henvises herved til lovforslaget underbilag 2.4., som indeholder eksempler på sådanne diagramark.

I de af DTL og ITD nævnte tilfælde, hvor diagramarket mangler oplysninger, vil det i en række tilfælde være muligt at søge disse oplysninger fremskaffet på anden måde. Det skal i den forbindelse imidlertid holdes for øje, at hvis en fører anvender diagramark under kørslen, men undlader at påføre oplysning om f.eks. sit navn, vil diagramarket efter kørslen kunne påføres et andet navn, og dermed hindre politiet i at foretage en kontrol af, om den pågældende chauffør i forbindelse med kørslen har overtrådt reglerne om køre- og hviletid.

Det er på den baggrund Justitsministeriets vurdering, at de foreslåede skærpede bøder også bør gælde overtrædelser vedrørende chaufførens håndtering af diagramark, og der er efter Justitsministeriets opfattelse ikke grundlag for at udskyde indførelsen af de foreslåede skærpede bødesanktioner eller hjemmel til betinget frakendelse af førerretten for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet indtil den digitale fartskriver er monteret i alle biler

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3.2. i bemærkningerne til lovforslaget og lovforslagets underbilag 4.1.

#### Udenlandske vognmænd

Som udgangspunkt vil der ikke være noget til hinder for, at danske myndigheder retsforfølger det objektive bødeansvar overfor udenlandske vognmænd i tilfælde, hvor en af deres chauffører har overtrådt køre- og hviletidsreglerne på dansk område. Mulighederne for at få sådanne danske afgørelser fuldbyrdt i udlandet vil bl.a. afhænge af det pågældende lands regler på området.

#### Øvrige spørgsmål

For så vidt angår forslaget fra NOAH-Trafik om at lade mindre varevogne, taxaer, militære køretøjer mv. være omfattet af køre- og hviletidsreglerne henvises til pkt. 3.1.1.1. i bemærkningerne til lovforslaget, hvor forordningen anvendelsesområde er nærmere beskrevet. Det fremgår heraf, at køretøjer til bl.a. gods- og passagertransport er omfattet, hvis køretøjet vejer mere end 3,5

*tons. Herudover indeholder forordningen en række generelle undtagelser, herunder for militære køretøjer, ligesom medlemsstaterne på deres eget område kan vælge at undtage en række køretøjer fra køre- og hviletidsreglerne.*

*Mindre varevogne og taxaer er således ikke omfattet af anvendelsesområdet for forordningerne, og militære køretøjer er undtaget fra forordningens anvendelsesområde. Køre- og hviletidsreglerne finder derfor ikke anvendelse på disse køretøjer.*

*Justitsministeriet skal herudover henvise til, at taxalovgivningen hører under Transport- og Energiministeriets område.*

*Det bemærkes i øvrigt, at reglerne om afkortning af den ugentlige hviletid til henholdsvis 36 og 24 timer mod efterfølgende kompensation er fastsat i køre- og hviletidsforordningen.*

*Med lovforslaget lægges der op til ganske betydelige skærpede sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Det er Justitsministeriets vurdering, at de skærpede bøder og muligheden for frakendelse af førerretten må antages at have en præventiv effekt. Justitsministeriet finder derfor ikke på nuværende tidspunkt behov for yderligere tiltag på området, herunder fastsættelse af et særligt medvirkenansvar for transportkøbere, konfiskation mv. som foreslået af NOAH-Trafik.*

*For så vidt angår Foreningen Liv & Trafiks forslag om en skærpelse af sanktionerne over for vognmændene skal Justitsministeriet henvise til pkt. 1.2 i lovforslagets bemærkninger, hvoraf det fremgår, at Transport- og Energiministeriet for tiden overvejer, hvordan reglerne om tilbagekaldelse af vognmandstilladelser kan ændres, så dette regelsæt tilpasses de nye foreslåede sanktioner for førerne af tunge køretøjer.*

### **3.3. Kørsel med tunge køretøjer uden den fornødne førerret**

**DTL** og **ITD** anfører, at vognmanden i praksis ikke har mulighed for dagligt at kontrollere, om chaufføren fortsat har sin førerret, men at dette kun kan ske periodevis. Det foreslås derfor, at skærpelsen af bødeniveauet i forhold til ejeren (vognmanden) alene skal gælde i tilfælde, hvor der anvendes chauffører, som aldrig har erhvervet førerret til tunge køretøjer.

**Foreningen Liv & Trafik** støtter forslaget om skærpede sanktioner for kørsel uden den fornødne førerret, idet foreningen dog finder, at overtrædelse bør medføre omgående, midlertidig inddragelse af førerretten til tunge køretøjer, uanset at der – som anført i pkt. 3.2.6.2. i bemærkningerne til lovforslaget – ikke foreligger nærmere oplysninger om omfanget af overtrædelser af denne karakter.

**Rådet for Større Færdselssikkerhed** tilslutter sig de foreslåede skærper af sanktionerne for kørsel uden den fornødne førerret, idet de skærpede sanktioner efter rådets opfattelse må antages at have en præventiv effekt og forhindre busselskaberne i at benytte chauffører, som ikke har kørekort til bus.

*Efter færdselslovens § 65, stk. 2, må ejeren ikke overlade føringen af et køretøj til en person, der ikke lovligt kan føre køretøjet. Ejeren (vognmanden) er således allerede i dag forpligtet til at føre kontrol med, at hans chauffører har den fornødne førerret.*

*Justitsministeriet finder på den baggrund ikke grundlag for at foretage en ændring af denne regel på grund af den foreslåede skærpelse af bødetaksterne, ligesom der ikke på nuværende tidspunkt findes at være grundlag for at indføre hjemmel til frakendelse af førerretten for kørsel uden den fornødne førerret, når kørslen vedrører tunge køretøjer, således som foreningen Liv & Trafik har foreslået.*

### **3.4. Indførelse af et nyt kontrolapparat (digital fartskriver)**

**Dansk Automobilforhandler Forening (DAF)** foreslår, at der indgås aftale med minimum to udbydere af tilsyn med installatør- og reparatørvirksomheder, hvis tilsynet skal udføres af private virksomheder eller lignende. DAF peger i den forbindelse på, at monopol hos tilsynsførende kan føre til unaturligt høje priser.

**DTL** og **ITD** er af den opfattelse, at der ikke er tilstrækkeligt grundlag for at give politiet adgang til virksomhederne uden retskendelse i forbindelse kontrollen med virksomhedernes overholdelse af køre- og hviletidsreglerne. Der henvises i den forbindelse til, **at** der er tale om en administrativ tilsynsopgave, **at** de foreslåede skærper af sanktionerne ved manglende dokumentation utvivlsomt vil afholde de fleste virksomheder fra at destruere materiale, som myndighederne anmoder om at få tilsendt, samt **at** manglende indsendelse af dokumentation formentlig vil være tilstrækkeligt til, at myndighederne kan opnå retskendelse til ransagning i virksomheden. Organisationerne finder derfor, at behovet for uanmeldte besøg ikke er til stede i samme omfang som i tilfælde, hvor der er tale om forhold i virksomheden, der kun kan konstateres ved selvsyn, f.eks. tilsyn med hygiejneforhold eller arbejdsmiljø, og hvor øjemedet forspildes, hvis der skal afventes retskendelse.

**NOAH-Trafik** finder, at det nye kontrolapparat bør installeres i alle lastbiler, varevogne og busser for at forbedre politiets kontrolmuligheder.



**Rådet for Større Færdselssikkerhed** finder, at forslaget om indførelse af det nye kontrolapparat og Rigspolitichefens muligheder for uanmeldt at foretage kontrol i virksomhederne af overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne kan være medvirkende til en forbedring af færdselssikkerheden.

*Som det fremgår af pkt. 4.1.2. i bemærkningerne til lovforslaget, forudsættes det, at tilsynet i forbindelse med autorisationsordningen for værksteder, der ønsker at udføre arbejde på kontrolapparater, også fremover vil blive henlagt til private organisationer eller lignende, der udpeges af Rigspolitichefen. Justitsministeriet er i den forbindelse opmærksom på behovet for priskonkurrence på området.*

*Forslaget om at give politiet adgang til en virksomheds forretningslokaler mv. uden retskendelse skal sikre en effektiv og fleksibel tilsyns- og kontrolvirksomhed på køre- og hviletidsområdet.*

*Den foreslåede bestemmelse er omfattet af lov nr. 442 af 9. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter (retssikkerhedsloven). Efter denne lov varetages hensynet til borgernes og virksomhedernes retssikkerhed i første omgang gennem regler for fremgangsmåden ved gennemførelse af et tvangsindgreb.*

*Det følger bl.a. af disse processuelle regler, at virksomheden som hovedregel skal underrettes forud for iværksættelsen af en sådan virksomhedskontrol, at denne underretning skal ske skriftligt senest 14 dage før gennemførelsen af kontrolbesøget med angivelse af tid og sted samt formålet og grundlaget for beslutningen, og at parten skal gives adgang til at komme med indsigelser mod beslutningen.*

*Kravet om forudgående underretning kan fraviges helt eller delvist i medfør af retssikkerhedslovens § 5, stk. 4, hvis et af de hensyn, der er opregnet i bestemmelsen, er opfyldt. Et kontrolbesøg vil således efter forarbejderne f.eks. kunne foretages uvarslet, hvis en myndighed i det konkrete tilfælde efter en nærmere vurdering af den enkelte sags omstændigheder må antage, at en part vil bortskaffe de effekter, der ønskes kontrolleret, eksempelvis på baggrund af tidligere erfaringer med den pågældende, og at øjemedet dermed forspildes.*

*Indførelsen af et nyt kontrolapparat, et nyt regelgrundlag mv. indebærer efter Justitsministeriets opfattelse et behov for, at Rigspolitichefen får mulighed for også at gennemføre virksomhedskontrollen i virksomhedens lokaler og i den forbindelse vejlede virksomhederne på stedet. Det må ligeledes antages, at muligheden for, at Rigspolitichefen eventuelt vil kunne foretage uanmeldte virksomhedsbesøg, vil få en præventiv betydning for overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne.*

*Det er på den baggrund Justitsministeriets opfattelse, at den foreslåede bestemmelse er et egnet og proportionalt middel til at sikre gennemførelsen af en effektiv og fleksibel tilsyns- og kontrolvirksomhed på køre- og hviletidsområdet.*

*Det nye kontrolapparat skal ifølge EU-reglerne, som er nærmere omtalt i pkt. 3.1.1.4. i bemærkningerne til lovforslaget, navnlig installeres i nye lastbiler og busser mv., og ordningen omfatter kun de køretøjer, der er omfattet af de gældende forordninger om kontrolapparatet.*

### **3.5. Øvrige forslag**

#### **3.5.1. Forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje for visse køretøjer**

**DTL, ITD og FDM** udtrykker tilfredshed med, at ordningen med forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler mv. på motorveje fra 70 til 80 km i timen gøres permanent.

**NOAH-Trafik** er som udgangspunkt imod højere hastighedsgrænser, men finder at argumentet om, at ensartede hastigheder giver lavere ulykkesfrekvens er tungtvejende. Foreningen udtrykker dog bekymring for, om hastighedsforhøjelsen vil have en afsmittende effekt.

**Rådet for Større Færdselssikkerhed** kan ligeledes tilslutte sig forslaget, idet der på baggrund af Vejdirektoratets evaluering af forsøgsordningen ikke ses at være færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder herved.

*Justitsministeriet har som det fremgår af pkt. 5.3. i bemærkningerne til lovforslaget lagt vægt på, at der på grundlag af Vejdirektoratets evaluering ikke er konstateret negative effekter af forhøjelsen af hastighedsgrænsen, men at hastighedsgrænsen derimod muligvis kan bidrage til en lavere uheldsrisiko ved at medvirke til en mere glidende trafikafvikling og mindre hastigheds-spredning mellem de tunge og lette køretøjer.*

#### **3.5.2. Motorløb mv.**

**NOAH-Trafik** finder, at enhver form for motorløb alene bør kunne afholdes på lukkede baner, idet nogle bilister efter foreningens opfattelse vil have vanskeligt ved at skelne, når vejnettet også benyttes til motorløb, og dermed være tilbøjelige til ikke at overholde de almindeligt gældende hastighedsgrænser. Forslaget er således efter foreningens opfattelse ikke i tråd med ønsket om at fremme en mere hensynsfuld adfærd i bytrafikken. Foreningen henviser endvidere til de tra-

fikgener, sådanne motorløb kan give anledning til, og undrer sig i den forbindelse over, at motorløb på vej efter foreningens opfattelse prioriteres langt højere end forbedringer af bymiljøet ved f.eks. afspærring i forbindelse med afholdelse af miljøtrafikuge, indførelse af lavere hastigheder, etablering af miljøzoner mv.

*Efter Justitsministeriets opfattelse vil en udvidelse af mulighederne for at afholde motorløb mv. på vej muligvis kunne medvirke til at begrænse unges deltagelse i ulovlige motorløb. Som det fremgår af pkt. 6.2. i bemærkningerne til lovforslaget, vil motorløb kunne afholdes lovligt og under sikkerhedsmæssigt forsvarlige forhold. Der vil endvidere i forbindelse med afviklingen af motorløb på vej blive foretaget betryggende afspærring eller etableret en midlertidig afspærret bane. Kørsel i forbindelse med afholdelse af motorløb på vej vil derfor på mange måder adskille sig fra normal kørsel på almindelig vej, og bør således efter Justitsministeriets opfattelse ikke kunne give anledning til negative konsekvenser for ønsket om at fremme en mere hensynsfuld adfærd i trafikken af den angivne karakter.*

### **3.5.3. Cykler**

**DTL** og **ITD** foreslår, at der gennemføres en informationskampagne over for både cyklister og andre trafikanter om ændringen af reglen.

**Danske Cykelhandlere** og **Rådet for Større Færdselssikkerhed** tilslutter sig fuldt ud forslaget om at tillade cyklister at køre over fortov og gangsti.

**NOAH-Trafik** finder det ikke forsvarligt at lempe reglen og henviser i den forbindelse til, at den adfærd, som mange cyklister udviser, efter foreningens opfattelse vil give anledning til mange gener for fodgængere.

**Politidirektøren i København** henviser til et tidligere høringssvar, hvoraf det fremgår, at politiet har visse betænkeligheder ved forslaget om en ophævelse af forbuddet mod at cykle over fortov og gangsti henset til den store trafikmængde i København.

*Justitsministeriet er bekendt med, at visse cyklisters adfærd i trafikken har givet anledning til kritik. Forslaget indebærer imidlertid alene en begrænset udvidelse af cyklisters rettigheder i forbindelse med kørsel over fortov og gangsti. Når Justitsministeriet som anført i lovforslagets bemærkninger pkt. 7.2. vurderer, at der ikke er væsentlige færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved at tillade cyklister at køre over fortov og gangsti i andre tilfælde, end når overkørsel sker fra en sidevej, skyldes det endvidere navnlig, at ansvaret for cyklister i form af overholdelse af de almindelige vigepligtsregler mv. opretholdes, og at der således bl.a. fortsat vil være pligt til at holde tilbage for gående ved udkørsel over fortov fra porte mv.*

### **3.5.6. Udvidelse af den kommunale parkeringskontrol**

**FDM** bemærker, at der med forslagene kan ske en mere effektiv kontrol med overholdelsen af parkerings- og standsningsforbud, hvor overtrædelserne reelt er til stor gene for andre trafikanter.

**NOAH-Trafik** finder generelt, at parkeringsmulighederne bør begrænses, og støtter derfor også forslaget om en udvidelse af den kommunale parkeringskontrol til også at omfatte parkering i 2. position.

*Formålet med forslaget om en udvidelse af den kommunale parkeringskontrol er – som anført i lovforslagets bemærkninger pkt. 9.2. – at forbedre mulighederne for at gennemføre en mere effektiv kontrol med overtrædelse af forbuddet mod parkering i 2. position.*

### **3.6. Forslaget økonomiske og administrative konsekvenser**

**Foreningen af Politimestre i Danmark** henleder opmærksomheden på, at registreringsordningen må forudses at indebære et mindre forøget ressourceforbrug i forbindelse med motorkontorerne håndtering af registrering, afmelding mv.

*Indførelsen af en registreringsordning for fabriksnye knallerter vil som anført i pkt. 2.3.1. i bemærkningerne til lovforslaget medføre et øget ressourceforbrug på motorkontorerne i forbindelse med registrering, udlevering af nummerplader mv. I lovforslagets underbilag 1, afsnit 9.1.1., findes en nærmere redegørelse for skønnet over ressourceforbrug mv. i forbindelse med indførelse af en registreringsordning, der alene omfatter fabriksnye knallerter. Det fremgår bl.a. heraf, at det øgede ressourceforbrug på motorkontorerne skønnes at kunne håndteres inden for de eksisterende ressourcemæssige rammer.*

### **3.7. Øvrige bemærkninger**

**De Danske Bilimportører** ser gerne, at der snarest gennemføres en harmonisering af de danske regler om anhængervogne og kørekortbestemmelser med det øvrige EU.

*Justitsministeriet skal bemærke, at et nyt kørekortdirektiv for tiden forhandles i EU. Der lægges bl.a. op til visse ændringer af kørekortkategorierne. Justitsministeriet vil derfor overveje forslaget i lyset af disse forhandlinger.*

**Rådet for Større Færdelssikkerhed** foreslår, at reglerne om knallerters anvendelse af venstre blinklys præciseres, idet der efter rådets opfattelse hersker en del usikkerhed bl.a. hos undervi-

serne på ungdomsskolerne, hvor de unge tager knallertbevis, om anvendelsen af venstre blinklys på knallerten.

*Justitsministeriet er som udgangspunkt af den opfattelse, at knallerter med en maksimal hastighed på højst 30 km i timen fortsat vil skulle følge reglerne for cykler i forbindelse med venstresving.*

*På den baggrund finder Justitsministeriet det mest hensigtsmæssigt, at eventuelle uklarheder i første omgang søges præciseret i de retningslinjer for knallertundervisningen, som Rådet for Større Færdselssikkerhed udfærdiger efter forhandling med Rigspolitechefen.*