

PRÆSIDENTEN FOR ØSTRE LANDSRET

Jmt. modt.

29 FEB. 2008



Den 27 FEB  
J.nr. 40A-ØL-7-08

Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotholmsgade 10  
1216 København K

I brev af 1. februar 2008 (Sags.nr. 2008-801-0019) har Justitsministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knal-  
lerter mv.).

I den anledning skal jeg meddele, at udkastet ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Med venlig hilsen

Bent Carlsen

Anne Berg Jensen

Akt.nr.  
Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret 20 NR.

Vestre Landsret  
Præsidenten

Jmt. modt.

20 FEB. 2008



Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Akt.nr.

12  
Justitsministeriet  
Færdsels- og  
våbenkontoret

2008

NR

801

J.nr. 40A-VL-6-08  
Den 19/02-2008

col 9  
EHL-LS

I brev af 1. februar 2008 (Sagsnummer 2008-801-0019) har Justitsministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter mv.).

I den anledning skal jeg meddele, at udkastet ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger bortset fra de mere lovtekniske bemærkninger, som ministeriet allerede er underrettet om.

Med venlig hilsen

Bjarne Christensen

# Københavns Byret



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Præsidenten  
Domhuset, Nytorv  
1450 København K.  
Tlf. 33 44 80 00  
Fax 33 44 84 88  
CVR 21 65 95 09  
Administration.kbh@domstol.dk

Dato 29. februar 2008

Ved skrivelse af 1. februar 2008 har Justitsministeriet anmodet om en eventuel udtalelse vedrørende ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter m.v.).

Jeg skal i den anledning på vegne byretspræsidenterne og dommeren på Bornholm oplyse, at byretterne ikke finder anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Der henvises til J.nr. 2008-801-0019.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen

Domstolsstyrelsen



Målet til jm@jm.dk den 25. februar 2008

St. Kongensgade 1 - 3  
1264 København K  
Tlf. 70 10 33 22  
Fax 7010 4455  
post@domstolsstyrelsen.dk  
CVR nr. 21-65-95-09  
EAN-nr. 5798000161184

RAF10198/Sagsbeh. RAF  
J.nr. 4101-2008-7.3  
Vedr. j.nr.: 2008-801-0019  
dir.tlf. 33929582  
mail raf@domstolsstyrelsen.dk

25. februar 2008

**Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (konfiskation af knallerter mv.)**

Domstolsstyrelsen har modtaget Justitsministeriets anmodning om en udtalelse til høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (konfiskation af knallerter mv.)

Domstolsstyrelsen har ingen bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

Gerd Sinding

[Her indsættes en eventuel genpartstekst]



RIGSADVOKATEN

Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

DATO

25 FEB. 2008

JOURNAL NR.

RA-2008-700-0030

BEDES ANFORT VED SVARSKRIVELSER

SAGSBEHANDLER: KSM

**Jmt. Mdt.**

**26 FEB. 2008**

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16

1220 KØBENHAVN K

TELEFON 33 12 72 00

FAX 33 43 67 10

Ved e-mail af 1. februar 2008 (j.nr. 2008-801-0019) har Justitsministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter mv.).

I den anledning skal jeg meddele, at udkastet ikke giver anledning til bemærkninger.

Jørgen Steen Sørensen

Akt.nr. <sup>25</sup>  
Justitsministeriet

Færdsels- og våbenkontoret 2008 NR. -801-0019

Jmt. Mdt.  
18 FEB. 2008



DET KRIMINAL  
PRÆVENTIVE RÅD

Justitsministeriet  
Civil og Politiafdelingen  
Færdsels- og Våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Odinsvej 19, 2  
2600 Glostrup

Tlf. 43 44 88 88  
Fax 33 43 01 39

Akt.nr. 10

Justitsministeriet  
Færdsels- og  
våbenkontoret

2008 NR. Schreier  
EHL - UJ  
dkr@dkr.dk  
www.dkr.dk

**Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter mv.).**

Ved et brev af 1. februar 2008 har Justitsministeriet anmodet om Det Kriminalpræventive Råds eventuelle bemærkninger til ovennævnte lovforslag.

14. februar 2008

Rådet skal i den anledning udtale, at man ikke har bemærkninger til lovforslaget.

DKR-nummer:  
08-135-0073

Sagsbehandler: MAL  
Direkte tlf.:  
33 91 09 10 lokal nr.  
7048  
mal@dkr.dk

Der henvises til Justitsministeriets sagsnr.: 2008-801-0019.

Venlig hilsen

Marjun á Lað  
Souschef

---

## Motorcykel Importør Foreningen

v/ Advokat Michael D. Prince

Nyhavn 4, 1.  
1051 København K

E-mail: mdp@advokatprince.dk  
Telefon 33 33 90 10  
Telefax 33 33 90 05

CVR.nr. 28 52 24 36

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

København, den 20. februar 2007  
Deres sagsnr. 2008-801-0019  
Vort j.nr. 111078-036  
Skr. Dorthe Rosenius

Att. Anette Arnsted/Esben Haugland  
E-mail: jm@jm.dk

### **Vedr.: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (konfiskation af knallerter mv.)**

Danmarks Knallert Union (DKU), som er brancheforening for forhandlere og importører af knallerter, og Motorcykel Importør Foreningen (MIF) støtter generelt forslagene i den fremlagte trafikpakke. I nedenstående kommentarer vil vi alene knytte kommentarer til de elementer i forslaget som omhandler specifik regulering af knallerter og motorcykler. Da branchen samtidig mener, at man ikke skal overdrive forventningerne til forbedringen af trafiksikkerheden ved fremrykning af muligheden for konfiskation, vil vi anbefale øget anvendelse af to forskellige kampagner rettet mod dels målgruppen af unge og deres forældre, vedrørende risiciene for ulykker ved ulovlig høj fart, og dels kampagner rettet mod ældre knallertkøreres kørsel i spirituspåvirket tilstand.

#### **Konfiskation af knallerter**

Det er generelt blevet mere sikkert at køre på knallert i de seneste 10 år, hvor bestanden er mere end fordoblet, mens ulykkestallet er forblevet stabilt. Mens det store flertal af knallertkørere udviser en ansvarlig adfærd, så er der en "hård" kerne som har en ulovlig adfærd, hvor de enten kører med markant for høj hastighed på ulovligt "tunet" knallerter eller kører spirituspåvirket.

Branchen anerkender derfor, at der kan være behov for mere målrettet indgreb overfor disse to grupper af knallertkørere. DKU og MIF støtter derfor, at Politiet får mulighed for at vise hurtigere og mere klar konsekvens overfor den hårde kerne af knallertkørere, som anden gang og dermed trods tidligere bøder fra Politiet, igen antages at have foretaget ulovlig påvirkning af knallerten til at kunne

---

kører med en hastighed markant over fartgrænserne på hhv. 30 km/t og 45 km/t, jf. de i forslaget nævnte grænser for anvendelse af konfiskation ved mulighed for kørsel på knallert med mere end hhv. 43 km/t og 64 km/t.

Branchen finder samtidig forslaget nødvendigt afbalanceret, idet konfiskation først sker anden gang at Politiet konstaterer mulighed for ulovlig kørsel ud over fartgrænsen plus tillægget for usikkerhed ved måling mv., idet man dermed tager hensyn til konfiskationsindgrebets vidtgående karakter, som typisk vil ramme transportmiddelet for unge under uddannelse. Samtidig undgår man, at ramme de knallertkørere med konfiskation, som kan være uvidende om knallertens mulighed for at yde en hastighed ud over den tilladte fartgrænse, f.eks. på grund af tekniske fejl ved produktionen af knallerten eller ved køb af brugt knallert, som man er uvidende om er blevet ændret.

Branchen håber, at indgrebet overfor denne gruppe af knallertkørere, som ulovligt har "tunet" knallerten, både vil øge trafiksikkerheden og lede til et forbedret omdømme for knallerten som transportmiddel, der i bestand er fordoblet i antal i de seneste 10 år uden at ulykkesniveauet er forøget. De få knallertkørere, som har en helt uansvarlig adfærd med kraftig ulovlig tuning af knallerterne, skaber ofte utryghed hos andre trafikanter, og ødelægger dermed omdømmet for det store flertal af lovlige knallertkørere. Derfor håber vi, at truslen om konfiskation vil have en præventiv effekt overfor den lille gruppe af unge som hidtil ikke har været påvirkelige.

### **Forenklet kontrol - Rullefelter**

Branchen vil samtidig gerne udtrykke sympati for, at anvendelse af kontrolmålingen af hastighed på knallerter med såkaldte rullefelter som bevismateriale, kombineres med den retssikkerhed, at der indføres den i forslaget nævnte margin for usikkerheden ved målingen af hastighedsovertrædelser ved rullefelter. Dermed sikres, at man ikke skrider til konfiskation for bagatelagte fartoverskridelser, idet man anerkender at der blandt andre usikkerhedsfaktorer kan forekomme slitage på knallerten, som muliggør en lidt hurtigere kørsel end de formelle grænser tillader.

### **Befordring af børn på tohjulede køretøjer**

DKU og MIF støtter, at man giver adgang til kørsel med børn over 5 år på motorcykler og knallerter i form af fast barnestol, som det kendes fra en række andre europæiske lande. MIF finder det særdeles hensigtsmæssigt, at man nuancerer det alt for vidtgående totalforbud mod kørsel af børn under 135 cm, som blev indført i 2007, idet motorcykellisterne, som hidtil har haft børn på passagersædet, på ansvarlig vis og med afpasset hastighed har kørt med barnet på oplevelsestur eller kørt barnet til skole på motorcyklen, uden at denne transport på nogen måde har givet anledning til generelt farlige situationer eller særlige ulykker. Vi har således intet kendskab til, at voksne, som lader børn/unge være passager på en motorcykel, har udvist uansvarlig adfærd i forbindelse med denne kørsel. Derfor vil vi på det kraftigste støtte, at motorcykellisterne igen får adgang til kørsel med de-



---

res barn på motorcykel, særligt når det sker i anerkendte modeller af barnestole, som anvendes i andre europæiske lande. Det vil virke meget formynderisk, hvis danske regler er mere restriktive end i sammenlignelige europæiske, da man på ingen måde har set en nævneværdig ulykkesfrekvens med kørsel med børn på passagersædet på tohjulede køretøjer i Danmark.

### **Øget oplysningskampagner – fokus på både ulovlig fart og spirituskørsel**

DKU og MIF anbefaler samtidig, at det offentlige og branchen går sammen om oplysningskampagner som målrettes de unge og deres forældre, således at man tydeligt får givet information om risikoen ved kørsel med for høj fart ved ulovlig påvirkning af knallerten og kørsel uden hjelm.

Stramningen af sanktionerne for ulovlig tuning af knallerter er nok nødvendig, men man bør samtidig øge oplysningsindsatsen overfor både de unge og deres forældre om risikoen ved uansvarlig kørselsadfærd. Det vil øge trafiksikkerheden, hvis forældrene i højere grad har fokus på de unge knallertkøreres trafikultur.

Ældre knallertkørere er overrepræsenteret ved spirituskørsel.

Ulykkerne på knallerter skyldes langt fra kun for høj fart ved tuning, som især foretages af de unge. Der bør derfor tillige føres flere kampagner og politikontroller som sætter fokus på risikoen for ulykker ved kørsel i spirituspåvirket tilstand, da dette er den største enkeltfaktor ved dødsulykker for knallerter, hvor særligt de lidt ældre knallertkørere er den største andel af ulykkerne.

Med venlig hilsen

Danmarks Knallert Union og Motorcykel Importør Foreningen

Michael Prince

[mdp@advokatprince.dk](mailto:mdp@advokatprince.dk)

Jmt. Mdt.  
27 FEB. 2008

Justitsministeriet  
Att.: Kontorchef Anette Arnsted  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

26. februar 2008  
MKO/mko  
mko@danskerhverv.dk

### Udkast til forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter m.v.)

Dansk Erhverv er positiv over for lovforslag, der efter deres indhold reelt opnår en forbedring af færdselssikkerheden.

Det fremsendte udkast til lovforslag har – udover reguleringen af den højst tilladte hastighed for knallerter – tillige til formål at afskære klageadgangen i forhold til afgørelser, der træffes efter bekendtgørelsen om registrering af køretøjer m.v., om nummerplader og prøveskilte. Der henvises i denne forbindelse til side 23 i udkastet til lovforslag.

Dansk Erhverv finder det negativt, at man afskærer klageadgang inden for dette område. Klageadgang er en basal retssikkerhedsgaranti mod urigtige afgørelser, og borgernes retssikkerhedsstilling forringes, uden at der stilles en tilsvarende ordning i stedet.

Udkastet til lovforslag giver endvidere hjemmel for justitsministeren til at afskære klageadgang på området for transport af farligt gods.

Dansk Erhverv finder det negativt, at man afskærer klageadgangen inden for dette område, og skal henvises til argumentationen anført ovenfor.

Transport af farligt gods er i øvrigt forbundet med væsentlige samfundsmæssige og økonomiske interesser, hvilket yderligere taler for, at man er varsom med at afskaffe retssikkerhedsmæssige garantier, og en klageadgang udgør en af de mest grundlæggende retssikkerhedsgarantier.

Dansk Erhverv skal afslutningsvis pointere, at udkastet til lovforslag giver en naturlig anledning til at samle den koordinerende retlige regulering af transport med gods hos én enkelt myndighed, og at beføjelsen bør udnyttes med dette formål for øje.

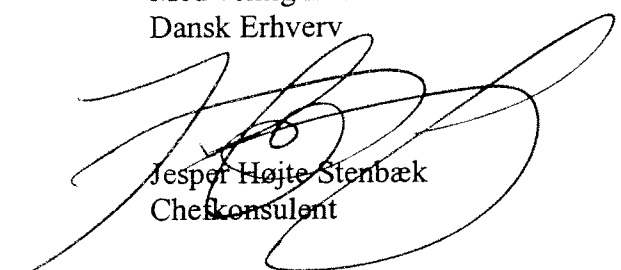
Dansk Erhverv er bekendt med, at Dansk Transport og Logistik har afgivet et

særskilt høringssvar over lovforslaget. Dansk Erhverv er som tidligere nævnt enig i, at afskæring af klageadgang er betænkeligt, og at regeludstedelse og administration af reglerne skal samles hos én myndighed.

Dansk Erhverv er ligeledes bekendt med, at Dansk Knallert Union og Motorcykelimportørforeningen har afgivet et fælles høringssvar over lovforslaget. Dansk Erhverv kan tilslutte sig, at der bør iværksættes oplysningskampagner i samarbejde mellem det offentlige og det private om risikoen ved kørsel uden hjelm samt ved kørsel med tunede knallerter.

Dansk Erhverv kan endelig tilslutte sig ønsket fra Dansk Knallert Union og Motorcykelimportørforeningen om øgede kampagner og politikontroller mod spirituskørsel på knallert.

Med venlig hilsen  
Dansk Erhverv



Jesper Højte Stenbæk  
Chefkonsulent



Motorcykelbranchens Landsforbund  
Postboks 10 - 4420 Regstrup  
Tlf. 3616 6566 - Fax 3616 0566

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 Kbhvn. K.

Deres ref.: 2008-801-0019

Vor ref.:

Dato: 08.02.22

Sendt pr. e-mail: [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

Vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter m.v.)

Med henvisning til Justitsministeriets høring vedr. ændring af færdselsloven skal forbundet, som iøvrigt er bekendt med høringssvaret fra Motorcykel Importør Foreningen, meddele at vi kan støtte de kommentarer og betragtninger, som dette høringssvar indeholder.

Lempelsen i adgangen til kørsel med børn hilses velkommen, da gældende lovgivning er mere restriktiv end fakta omkring den faktiske risiko synes tillade.

Der er således over de seneste 20 år ikke registreret uheld med børn i aldersgruppen 0-3 år, og kun 5 personskadeuheld i aldersgruppen 3-6 år, hvoraf det seneste var i 1997, hvor bestanden var 59.864 enheder mod dagens 133.660 enheder.

Med venlig hilsen  
MOTORCYKELBRANCHENS LANDSFORBUND



Henrik Markamp

Jmt. modt.  
29 FEB. 2008

Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

28 FEB. 2008

J.nr.: 2008-9020-109 / EBI 66  
Sagsbehandler: EBI

FÆRDELS- OG BERED-  
SKABSAFDELINGEN

Sekretariatet  
Ellebjergvej 52  
2450 København SV

Telefon: 3314 8888  
Telefax: 3343 0004

E-mail: [rpchi@politi.dk](mailto:rpchi@politi.dk)  
Web: [www.politi.dk](http://www.politi.dk)

Justitsministeriet har i brev af 1. februar 2008 (sagsnr. 2008-801-0019) anmodet Rigspolitiet om eventuelle bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter mv.).

Til brug for sagens behandling har Rigspolitiet indhentet udtalelser fra politikredsene.

I den anledning kan Rigspolitiet oplyse følgende:

Det er Rigspolitiets og politikredsenes opfattelse, at en ændring af færdselsloven som foreslået, hvorved der indføres hjemmel til øget konfiskation af knallerter, som er i en sådan kvalificeret ulovlig stand, at de kan køre væsentligt hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder på 30 km i timen for lille knallert og 45 km i timen for stor knallert, i vidt omfang vil medvirke til at forbedre færdselssikkerheden, ligesom adgangen til for politiet at anvende "rullefelter" vil medføre en betydelig forenkling og administrativ effektivisering af kontrollen på knallertområdet.

Rigspolitiet har noteret sig, at lovforslagets § 2, stk. 3, indeholder en overgangsbestemmelse, som tager højde for situationer, hvor en ejer (bruger) før lovens ikrafttræden har gjort sig skyldig i overtrædelser af færdselslovens § 67, stk. 2, ved at have foretaget konstruktive ændringer, og efter lovens ikrafttræden og inden 3 år efter, at den første overtrædelse er begået, gør sig skyldig i en overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, med en lille knallert, der er i en sådan ulovlig stand, at den kan køre 43 km i timen eller mere, eller med en stor knallert, der er i en sådan ulovlig stand, at den kan køre 64 km i timen eller mere.

Lovforslaget synes derimod ikke at tage højde for tilfælde, hvor der efter lovens ikrafttræden foreligger situationer, hvor ejer (bruger) over en periode har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, ved dels at have foretaget konstruktive ændringer, dels at have været ejer (bruger) af en knallert, der kan køre med hastigheder, der overstiger de grænser, der er nævnt i forslaget til ny § 133 a, stk. 5.

Akt.nr. 24  
Justitsministeriet

Færdsels- og våbenkontoret 2008 NR. 801-0019  
UE-EHL

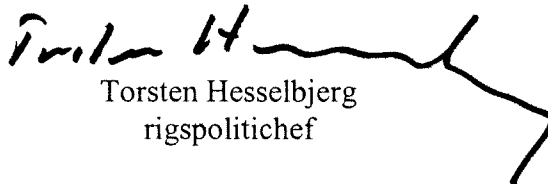


Efter Rigspolitiets opfattelse er der behov for en afklaring af, om og i givet fald hvordan de foreslåede nye regler om konfiskation efter måling på "rullefelt" eller anden hastighedsmåling kan anvendes i kombination med sager, hvor det kan konstateres, at der er foretaget konstruktive ændringer. Det bemærkes i den forbindelse, at der kan forekomme situationer, hvor hastighedsmåling ikke vil være mulig, fx i tilfælde, hvor en knallert i forbindelse med et færdselsuheld er blevet beskadiget.

Side 2

Afslutningsvis kan det oplyses, at det er Rigspolitiets umiddelbare vurdering, at gennemførelse af den foreslåede udvidelse af konfiskationsreglerne ikke vil være forbundet med it-mæssige hindringer.

Med venlig hilsen



Torsten Hesselbjerg  
rigspolitichef



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Færdsels-og våbenkontoret  
Slotholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. Mdt.  
22 FEB. 2008

20. februar 2008  
J.nr.0169-0801/lh  
Ref.: 2008-801-0019

Akt.nr. 17  
Justitsministeriet  
Færdsels- og  
våbenkontoret

2008 NR 801-0019

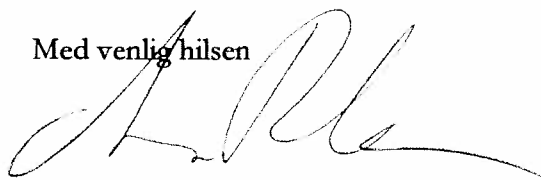
BAL-LS

**Høring om forslag til lov om ændring af færdselsloven  
(Konfiskation af knallerter mv.)**

Vi er i Rådet for Større Færdselssikkerhed rigtig glade for forslaget om den skærpede konfiskation og den forenklede kontrol af knallerter. Vi tror, at det vil have en god præventiv virkning, når først knallertejerne oplever en øget risiko for at få sin ulovlige knallert konfiskeret.

Vi har læst forslaget og har ingen kommentarer hertil.

Med venlig hilsen



Anders Rosbo  
Direktør

**Jesper Andersen****Fra:** Johannes Bjerre [j.bjerre@esenet.dk]**Sendt:** 19. februar 2008 19:14**Til:** Justitsministeriet**Emne:** høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter mv.)

Esbjerg 19-2-2008

Til Justitsministeriet

Slotsholmsgade 10

1216 København K.

Akt.nr. 13  
Justitsministeriet  
Færdsels- og  
våbenkontoret2008 NR. 801 - 00/19  
ØHC-LS**Vedrørende høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter mv.):**

På vegne af bestyrelsen i Foreningen Liv og Trafik, fremsendes høringssvar.

1.

*Kontrol med og konfiskation af knallerter, som kan køre væsentlig hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder:*

Foreningen Liv og Trafik kan fuldt og helt støtte ministeriets ønske om at indføre hjemmel i færdselsloven til øget konfiskation af knallerter. En forenklet og effektiviseret kontrol vil, alt andet lige, bidrage til forbedret færdselssikkerhed og færre trafikdræbte.

2.

*Befordring af børn på tohjulede motorcykler:*

Ministeriet begrundet forslaget med at der i andre europæiske lande forhandles barnesæder, der kan monteres på tohjulede motorcykler. Der er således ikke dokumenteret, at barnesæderne medfører færre trafikskader. Det kan tænkes at barnesæderne i virkeligheden medføre flere trafikskader for børn. Barnesæderne kan medføre mere transport af børn på motorcykler, der er farligste transportform med flest dræbte pr. kørt kilometer.

Foreningen Liv og Trafik opfordre derfor til at sikkerheden af barnesæderne og konsekvenserne ved en indførelse af barnesæder bliver dokumenteret grundigt, inden forslaget behandles yderligere.

3.

*Vejtransport af farligt gods:*

Forslaget påvirker ikke umiddelbart færdselssikkerheden, så Foreningen Liv og Trafik har ingen kommentarer.

Med venlig hilsen



Læge Johannes Bjerre

Formand for foreningen Liv og Trafik

Rådsmedlem i Rådet for Større færdselssikkerhed

Mosevangen 88

6710 Esbjerg V



Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

KRONPRINSESSEGADE 28  
1306 KØBENHAVN K  
TLF. 33 96 97 98  
FAX 33 36 97 50

DATO: 25. februar 2008  
J.NR.: 04-014202-08-0168  
REF.: mbl

**Høring over lovudkast om ændring af færdselsloven (konfiskation af knallerter mv.)**

Ved brev af 1. februar 2008 har Justitsministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte lovudkast (j.nr. 2008-801-0019).

Lovudkastet har været forelagt Advokatrådets Strafferetsudvalg og giver Advokatrådet anledning til følgende bemærkninger:

Det fremgår af lovforslaget og den deri bebudede ændring af bekendtgørelsen om køretøjers indretning og udstyr, at politiet indtil nu har skullet bevise, at en borger har gjort noget dadelværdigt (ændret sin knallert konstruktivt) som betingelse for at få borgeren straffet ved domstolene. Dette har været ressourcekrævende og teknisk vanskeligt for politiet. Derfor ønsker man fremover at straffe borgere, hvis knallerter *kan* køre for stærkt, uanset at borgeren ikke ved, at hans knallert kan køre for stærkt, og uanset at borgeren beviseligt aldrig har foretaget konstruktive ændringer på sin knallert.

Dette rejser vigtige spørgsmål i forhold til uskyldsformodningen, og disse spørgsmål bør besvares med henblik på at give Folketinget det bedst mulige grundlag for at vurdere de retssikkerhedsmæssige konsekvenser af lovforslaget.

På det foreliggende grundlag kan lovforslaget således læses sådan, at der i praksis indføres et objektivt ansvar for knallerterens evne til at køre for hurtigt.

Den danske stat må alene anvende regler om objektivt strafansvar, hvis dette ikke er uproportionalt med sagens betydning, og der reelt er mulighed for at forsvare sig mod en anklage om, at et bestemt faktum består, jf. artikel 6, stk. 2, i den europæiske menneskerettighedskonvention (uskyldsformodningen).

For så vidt angår den første betingelse skal Advokatrådet bemærke, at der ikke i lovforslaget er redegjort nærmere for, hvad det betyder for færdselssikkerheden, at en



knallert *kan* køre for hurtigt. Således anføres det i punkt 1 i de almindelige bemærkninger, at initiativerne skal ses i lyset af, at der i 2006 skete 998 personskader (heraf 24 dræbte) ved knallertkørsel. Der er imidlertid ikke redegjort for, i hvilket omfang personskaderne skyldtes, at knallerterne kunne køre for hurtigt, herunder om der i de enkelte ulykkestilfælde var grundlag for at antage, at ulykken skyldtes hastighedsoverskridelse.

Advokatrådet bemærker i samme forbindelse, at det fremgår af punkt 2.2.2, i de almindelige bemærkninger, at "(m)edtrafikanter vil desuden komme til at fejlvurdere en knallerts hastighed i konkrete situationer, hvis knallerten kan køre væsentligt hurtigere end 30 eller 45 kilometer i timen". Advokatrådet savner en nærmere begrundelse for, at det forhold, at en knallert *kan* køre for hurtigt, skulle gøre, at medtrafikanter kommer til at fejlbedømme knallertens hastighed. Det bemærkes i den forbindelse, at i bymæssig bebyggelse vil stort set alle biler kunne køre for hurtigt set i forhold til hastighedsbegrænsningerne.

For så vidt angår den anden betingelse – at man reelt skal kunne forsvare sig mod en anklage om, at et bestemt faktum består – savner Advokatrådet en nærmere redegørelse for borgerens mulighed for at blive frifundet, hvis lovforslaget og ændringen af bekendtgørelsen gennemføres. Dette inkluderer for det første spørgsmålet om, hvordan den borger, der ønsker at overholde loven, kan sikre sig, at borgerens knallert ikke kan køre for hurtigt. Hvis det skyldes en konstruktionsfejl (hvilket der ifølge lovforslaget er en mulighed for), forudsætter lovforslaget formentlig, at enhver borger, der køber en knallert, henvender sig til en mekaniker, der er i besiddelse af et rullefelt, så borgeren kan få undersøgt knallertens topfart uden at bryde færdselsloven.

For det andet nødvendiggør den anden betingelse en nærmere redegørelse for, om den borger, der i god tro om sin knallerts lovlighed bliver standset kort tid efter, at han har købt en ny eller brugt knallert, altid vil blive straffet, hvis knallerten kan køre kvalificeret for hurtigt. I benægtende fald bør det angives, hvilke beviser borgeren vil kunne føre for at blive frifundet.

Det skal i tilknytning til ovenstående bemærkes, at Advokatrådet er klar over, at det ansvar, der ifølge færdselsloven påhviler ejeren (brugeren) af et køretøj, i forvejen er meget strengt. Men dette forhold betyder efter Advokatrådets opfattelse ikke, at den påtænkte ændring af regler og praksis om knallerters mulige tophastighed bør gennemføres uden nærmere overvejelse af ovennævnte spørgsmål.

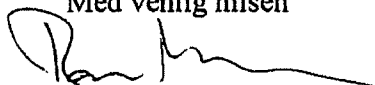
Særligt i forhold til forslaget om konfiskation savner Advokatrådet en nærmere redegørelse for forholdet til købeloven. Forstået på den måde, at hvis en forbruger uden skyld er i besiddelse af en knallert, der lider af en produktionsfejl, kan borgeren få konfiskeret sin knallert (hvis borgeren en gang tidligere inden for de seneste tre år med eller uden skyld som ejer eller bruger har overtrådt bestemmelsen). Imidlertid vil borgeren i forhold til knallertforhandleren kunne have krav på erstatning. Advo-

Advokatrådet savner i den forbindelse en redegørelse for, hvorvidt borgeren i den nævnte situation kan få udleveret den konfiskerede knallert fra politiet med henblik på i en civil sag at føre bevis for, at knallerten led af en produktionsfejl. I modsat fald vil reglerne kunne betyde, at forhandleren eller producenten, som har begået fejlen, ikke kommer til at betale erstatning til den borger, der har erhvervet knallerten i god tro.

Ovennævnte spørgsmål om forholdet til uskyldsformodning bør som anført besvares med henblik på Folketingets stillingtagen til lovforslaget.

På det foreliggende grundlag kan Advokatrådet ikke støtte, at en borger, der ikke har gjort noget forkert, skal straffes, fordi det er for ressourcekrævende for politiet at bevise, at borgeren har handlet dadelværdigt.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen



Danske Motorcyklisters Råd

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Att.: Esben Haugland

Vor ref.:

Deres ref.:

Dato: 21.02.2008

**Jmt. Mdt.**

**22 FEB. 2008**

Vedr.:

**Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (konfiskation af knallerter m.v.)**

Vedlagt fremsendes bemærkninger til ovenstående.

Med venlig hilsen

Rolf Skovløkke

Danske Motorcyklisters Råd, DMC

Akt.nr. 16  
Justitsministeriet  
Færdsels- og  
våbenkontoret

2008 NR 801 - 0019  
EHL - US

## Lov om ændring af Færdselsloven

Hermed fremsendes høringssvar til Forslag til Lov om ændring af Færdselsloven.

I lovforslaget foreslås ændring af §52 stk. 5 vedrørende befordring af børn på solo-motorcykel således at man ved anvendelse af et barnesæde kan befordre børn med en alder på 5 år og opefter. Lovforslaget bibeholder det u hensigtsmæssige højdekrav på 135 cm, og giver ikke mulighed for andre tekniske ændringer på køretøjet end montering af et barnesæde. Barnesædet er typisk konstrueret til børn i alderen 2½ - 8 år, men med hensigtsmæssig påklædning vil barnesædet imidlertid ofte vise sig at være for lille inden højden på 135 cm nås. Herved opstår der let et hul i loven for den aldersgruppe, der størrelsesmæssigt er vokset fra barnesædet, men endnu ikke er blevet 135 cm i højden uanset alder.

I stedet vil det være mere hensigtsmæssigt at formulere loven således:

”Børn må ikke befordres på to-hjulet motorcykel medmindre barnet anvender et barnesæde, der opfylder de krav, som fastsættes i ..... eller motorcyklen på anden måde er indrettet således at sædet yder god støtte og barnet har mulighed for at holde fast og kan benytte faste fodhvilere.”

Vedlagte billedmateriale viser bl.a.:

1. Godkendt barnesæde
2. Barn med en højde på 122 cm, som ikke med hensigtsmæssig beklædning kan komme ned i barnesædet.
3. Standard motorcykel, hvor barnet sidder godt bl.a. med rygstøtte.
4. Individuelt tilpasset motorcykel med rygstøtte, armlæn og faste fodhvilere.

Hvad angår ændringer til §133a synes kravet om konfiskation af hele køretøjet som en voldsom og unødigt skærpelse af nuværende praksis med konfiskation af de ulovlige dele. Dette set i lyset af de to retsafgørelser, der er omtalt i bemærkninger til lovforslaget punkt 2.1 samt at det ikke kan udelukkes at ejeren/brugeren aldrig har foretaget ulovligt indgreb på køretøjet.

Desuden virker det i strid med almindelig praksis at lovgive med tilbagevirkende kraft når konsekvenserne drejer sig om konfiskation; dette forstået således at brugeren måske 2 gange inden lovens ikrafttrædelse er konstateret med ulovlig hastighed, hvorimod brugerens 3' die gangs forseelse kan ske på en knallert, som er ejet af en anden, som dermed kan risikere at få sin knallert konfiskeret uden at han i øvrigt har foretaget konstruktionsmæssige ændringer af knallerten. Anvendelse af rullefelt kan være udmærket til at afgøre om knallerten kan køre hurtigere end tilladt, men man bør ikke gå uden om en adskillelse for at fastslå om knallerten har fået foretaget en konstruktionsmæssig ændring eller ej. Er dette ikke tilfældet, så bør der ikke kunne skrives til konfiskation, men kun til fartbøde.





2.





3.

4.



Til Justitsministeriet

Viby J den 22. februar 2008

### Høringssvar fra MC Touring Club vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven - børn på motorcykel

Som tidlige meddelt i brev til Justitsministeriet og Retsudvalget anser MC Touring Club det i 2007 vedtagne 135cm-krav som en sikkerhedsmæssig helt overflødig lovbestemmelse.

Ulykkesstatistikken giver overhovedet ikke grundlag for en sådan bestemmelse. Til trods for, at antallet af indregistrerede motorcykler er blevet mere end fordoblet i de sidste 10 år, er der i mere end et årti ikke registreret noget eksempel på, at et barn i den berørte aldersgruppe er blevet dræbt som passager på en motorcykel, og alle med praktisk erfaring i kørsel med børn på motorcykel ved, at kravet om en højde på 135 cm er irrelevant for sikkerheden.

Den nu foreslåede ændring med brug af barnesæde sammen med en aldersgrænse på 5 år har heller ikke nogen som helst sikkerhedsmæssig begrundelse. Børn kan sidde sikkert i en barnestol, længe inden de fylder 5 år. Hertil kommer, at mange børn under 135 cm slet ikke kan være i en barnestol – og slet ikke hvis de er iført sikkerhedsbeklædning. (Nedenstående brev fra en mor til 2 illustrerer dette.) Det i Danmark mest udbredte barnesæde er således beregnet til børn mellem cirka 2,5 og 8 år.

De i bemærkningerne til forslaget fremførte betragtninger fra Færdselsstyrelsen kan umulig være baseret på praktisk viden eller erfaring på området. Prøv for eksempel at gennemtænke de mulige konsekvenser, hvis et barns fod/fødder kommer til at sidde fast i en stop i forbindelse med et uheld, og at børn under 5 år skulle være for små til at anvende styrthjelm, strider mod de faktiske forhold.

De regler, der fandtes om kørsel med passager på motorcykel før ændringen i juni 2007, var udmærkede og fuldt tilstrækkelige. I tvivlstilfælde var det op til domstolene at bedømme, om et barn sad forsvarligt. En praksis som fungerede udmærket. MC Touring Club skal derfor opfordre til, at lovgivningen vedrørende kørsel med passager på motorcykel føres tilbage til bestemmelserne før ændringerne i 2007. Vi skal yderligere opfordre til, at såvel ministeriet som Folketinget ser på de faktiske forhold (er der overhovedet et problem?) og lytter til folk med viden og praktisk erfaring på området.

Nedenfor et brev fra et kvindeligt medlem - mor til to - som har mange års erfaring med kørsel med børn bag på en motorcykel. Det illustrerer tydeligt det problematiske i, at alle børn under 135 cm skal sidde i en barnestol:

"Lisa var 2½ år, da hun begyndte at sidde bagpå i børnesædet, og da hun var 5-6 år gad hun ikke sidde i børnesædet mere, og selvom hun var ekstremt lille af sin alder helt frem til 9-10 års alderen, så var hun faktisk også ved at være for stor. Hun sluttede med at bruge sædet, da hun var 6½ år. Lisa har en gymnastikveninde på 10 år, som er 124 cm høj... hun er ganske bestemt meget for stor til at sidde i et børnesæde, men det vil hun skulle efter det forslag! Det er også en ommer!"

De bedste hilsner  
Alice”

Med venlig hilsen

MC Touring Club Danmark

Gunnar Skrydstrup  
Forretningsfører

Markvangen 6  
8260 Viby J  
Tlf. 8611 6200, gs@mctc.dk

MCTC har over 36.000 medlemmer – det vil sige et medlem i mere end en tredjedel af de familier, der har en eller flere motorcykler.

## Jesper Andersen

---

**Fra:** Thomas Adamsen [agerflojen@get2net.dk]  
**Sendt:** 21. februar 2008 12:40  
**Til:** Justitsministeriet; reu.hoering@ft.dk  
**Cc:** Susie og Steen; Madsen; lene.michelsen@kbh.efg.dk  
**Emne:** Høring om ændring af færdselsloven.  
**Vedhæftede filer:** mc-høring.doc

Vedr. Høring om ændring af færdselsloven.

Vi har som interessegruppe, med interesse i motorcykler og børn, været i kontakt med nogle politikere, særligt de retspolitiske. Dette for at udtrykke vores bekymringer for sikkerheden.

Det er således også kun de første punkter i udkastet, som vi føler at vi kan have en holdning til og derfor kun disse vi kommentere.

Ved disse møder har vi forsøgt at redegøre for nogle af de problematikker der som vi ser det er ved den eksisterende og muligvis kommende lov. Vi er ikke i tvivl om, at det er sikkerhed I ønsker, helt som vi.

Vi fremsender derfor vedhæftede dok. som høringssvar og håber at det synliggør vores bekymringer. Skulle der opstå et situation, hvor I kan bruge vores kompetance på kombinationen af motorcykler og børn, så bidrager vi gerne med hvad vi kan.

Da vi er noget "grønne" i denne sammenhængen og muligvis kan have sendt dette til nogle forkerte eller utilsigtet forbigået nogle, så beder vi Jer være overbærende og hjælpe os lidt på vej.

Deres kontakt-person:

Thomas Adamsen  
Agerfløjen 10  
4130 Viby Sj.  
46 19 43 59

Akt.nr. 20

Justitsministeriet  
Færdsels- og  
vabenkontoret

20.08 NR. 801 - 0019

På vegne af gruppen, hilsen Thomas Adamsen.

## Hørings svar vedr. ændring af Færdselsloven

Vi, *initiativgruppen for Motorcykel, børn og touring*, er en *arbejdsgruppe med rødder* i motorcykel-børnetræf ([www.mctcibt.dk](http://www.mctcibt.dk)). Gruppen opstod i forbindelse med vedtagelsen af L 71b.

I forbindelse med vores arbejde i gruppen har vi et par gange, været på Christiansborg til møder med politikere som er involveret i loven og medlemmer af retsudvalget.

Vi glæder os over den opmærksomhed sikkerhed på motorcykel får, og særligt når det glæder vores børn. Men med den gældende lov og det nye lovforslag, gives der desværre køb på denne sikkerhed, hvorfor vi har følgende indsigelser til forslaget.:

Højden på de 135 cm. ser vi stadig helst afskaffet. Et barn på 135cm, har krav på samme ansvarlighed/forsvarlighed som et barn på 134cm. Helt grundlæggende ser vi ikke, at højden relatere direkte til sikkerheden, foruden at 135 cm. reglen bidrager til nye problematikker.

Hvis man ikke har set det, så lyder det nok utroligt, men små børn - også under 5år - kan sidde sikkert på motorcykel. Se medfølgende billedmateriale.

Naturligvis ligger der en åbning i lovforslaget i forbindelse med mc-barnesædet, men med forslaget skabes der også "huller", af sikkerhedsmæssig karakter, eks:

Et barn på f.eks. 120cm. kan umuligt være i et mc-barnesæde, hvis barnet samtidigt skal være ikklædt mc-tøj med div. slag- og slid-beskyttelse eller anden fornuftig beklædning. Fabrikanten af barnesædet anbefaler brug af sædet til børn mellem 2½ og 8 år, som TUV- godkendelsen også relaterer til. Se vedlagte billede materiale.

Skal loven holdes, kan det her blive på bekostning af sikkerheden, hvilket vel på intet tidspunkt har været tanken. Vi frygter at se børn bag på motorcykler kun iført badetøj, for at kunne klemmes ned i barnesædet, da de er vokset ud af sædet længe inden de når 135 cm.

Vi er også nogle motorcyclister, der så regelmæssigt kører med vores børn, at motorcyklen er indrettet efter dette. Det vil sige at passagersædet løbende tilpasses barnets aktuelle størrelse, hvilket helt naturligt vil give en langt bedre pasform end noget standart sæde vil kunne tilbyde. Se igen medfølgende billedmaterialer. Kan vi også her stå i den situation, at loven koster på sikkerheden?

I forbindelse med det godkendte barnesæde, skal også nævnes de "stighbøjler" barnets ben skal placeres i. Til børn under 5 år vil de passe fint, men lidt større børn vil få problemer med at sidde behageligt, idet benene bliver bukket i en unaturlig stilling, hvilket giver dårlig siddekomfort, og børnene vil på den baggrund sidde uroligt bag på motorcyklen. Fastmonterede fodhviler tilpasset barnets benlængde vil være et sikkerhedsmæssigt godt alternativ.

Som det ses af medsendte billeder, kan den nedre aldersgrænse på 5 år trygt ændres. Grundet højdekravet på 135 cm, påtvinges barnesædet en urealistisk bred aldersgruppe, og der vil blive et stort hul, fra barnet ikke længere kan passe sædet/ overholde producentens godkendte øvre aldersgrænse, til barnet når den lovmæssige højde. Vi er jo alle individuelle i højde og drøjde.

Vi ser således, at denne lige så konkrete tilføjelse til loven, indeholder nogle forhold hvor vi er bekymrede for sikkerheden.

Muligheden for personlig og individuel tilpasning af passagersædet som supplement til barnesædet, eller hvor dette ikke længere fungerer, vil være til glæde for os og sikkerheden.

Naturligvis ønsker vi, at en tur på motorcyklen skal være en tryk og sikker oplevelse og netop derfor glæder vi os også over Deres opmærksomhed.

Deres kontaktperson, på vegne af gruppen

Thomas Adamsen  
Agerfløjen 10  
4130 Viby Sj.



Godkendt mc-barnesæde som kan købes i Danmark



Producentens aldersgodkendelse



**Modellen er 122 cm og 27 kg**  
og kan ikke komme ned i sædet



Her går det lige, men  
bemærk påklædning



Her sidder hun rigtig fint på en  
standart motorcykel. Der fås  
bælter til føreren med håndtag  
som barnet kan holde i.



Endnu en standart  
motorcykel hvor  
barnet sidder rigtig godt



Her er modellen iført alt tænkeligt  
udstyr, samt en godkendt hjelm  
der kun vejer 800 gr. og som  
bruges af børn på 3 år til motocross



Et eksempel på en individuel  
tilpasning af en motorcykel  
til et barn under 5 år. Barnet på  
billedet er 3 år.

Jmt. Mdt  
28 FEB. 2008

Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotholmsgade 10  
1216 København K.

Deres ref.: 2008-801-  
0019

Vor ref.: 08-217010-001

Dato: 22.02.2008

### Høringssvar til lovforslag om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter m.v.)

Dansk Transport og Logistik (DTL) har modtaget til Justitsministeriets høring af 1. februar 2008 over forslag til ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter mv.).

DTL finder, at bemyndigelsen i lovforslagets § 1, nr. 4 (vedr. § 82, stk. 6 og 7) til at afskære klageadgangen på området for farligt gods bør udgå af lovforslaget.

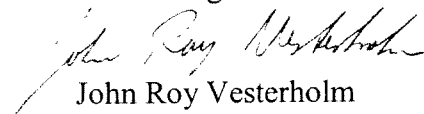
Efter DTL's opfattelse er det i sig selv betænkeligt, at justitsministeren med lovforslaget bemyndiges til at afskære klageadgangen og dermed kan fravige det almindelige gældende 2-instans princip, som gælder i dansk forvaltningsret.

Klageadgangen er en fundamental retsgaranti, som især har til formål at sikre en lovlig og hensigtsmæssig administration hos underinstansen. Desuden skal klageadgangen sikre en ensartet praksis.

DTL finder, at det er meget betænkeligt, når bemyndigelsen til afskæring af klageadgang, så samtidigt kombineres med en bemyndigelse til at henlægge regeludstedelsen og administrationen til andre offentlige myndigheder og private. Herved vil ikke være muligt at tilsikre kontrollen med en ensartet praksis.

Endelig finder DTL, at lovforslaget gør det naturligt og nødvendigt samtidigt at henlægge administrationen af reglerne for transport af gods hos én myndighed.

Med venlig hilsen

  
John Roy Vesterholm  
Juridisk konsulent  
40636433

Akt.nr. 24  
Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret 2008 NR.-801-0019  
EJEL(OE)

Dansk Transport og Logistik