

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

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

jm@jm.dk

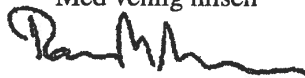
DATO: 29-11-2010
SAGSNR.: 2010 - 5428
ID NR.: 38462

Høring - forslag til lov om ændring af færdselsloven

Ved e-mail af 16. november 2010 har Justitsministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen

Justitsministeriet
Slotholmsgade 10
1216 København K

att. Andreas Christensen aem@jm.dk

Høringsvar til forslag om ændring af færdselsloven (bødeforhøjelser mv.)

Dansk Cyklist Forbund skal hermed kommentere udkast til lovforslag, som blev fremsendt med brev af 12. november 2010.

Dansk Cyklist Forbund støtter initiativer, der søger at påvirke cyklisters adfærd i en retning, der kan forbedre trafikikkerheden, men vi må tage afstand fra den foreslåede fordobling af bødestraffene ved en række cyklistforseelser. Der er intet i ulykkestatistikken, der peger i retning af et øget trafikikkerhedsproblem med cyklister. En bødestørrelse på 1.000 kr. vil i de fleste tilfælde være ude af proportion med forseelsen og vil næppe føre til en mere trafikikker adfærd.

Bestræbelser på forbedring af færdselskulturen bør efter vor opfattelse prioriteres højt – ikke alene ud fra hensynet til trafikikkerhed. Mange trafikanter føler sig utrygge, og at der er brug for, at vi viser mere hensyntagen og agtpågivenhed, når vi færdes i trafikken. Risikoen for store bøder for mindre forseelser er imidlertid ikke det, der gør os til mere bevidste og opmærksomme trafikanter. Der skal andre midler til.

Vore synspunkter uddybes i det følgende.

I sin meddelelse om overtrædelser begået af cyklister (side 21) finder Rigsadvokaten anledning til "passende" at takser en stor del af de forekommende cyklistovertrædelser til 1.000 kr. " for, som det udtrykkes, "i højere grad at signalere, at opmærksomhed og ansvarlighed i trafikken også gælder i forhold til denne gruppe trafikanter."

Dette står i modsætning til Rigsadvokatens generelle opfattelse (side 19), hvorefter cyklister er bløde trafikanter, der henset til disse trafikanters lave trafikfarlighed i forhold til motordrevne køretøjer ikke kan begrunde en bøde på 1.000 kr. Forslaget om, at cyklistbøder skal gives en langt større procentvis stigning end bøder til mere trafikfarlige bilister forekommer helt uforståelig.

Forslaget skærper sanktionen over for cyklister med 100 pct., når en cyklist kører over for rødt lys, kører mod ensretningen mv. i stedet for alene at lade cyklister være omfattet af den generelle forhøjelse af minimumsbøden med 40 pct. fra 500 kr. til 700 kr. Minimumsbøden er i sig selv udtryk for en forhøjelse, der overstiger prisudviklingen. En pristalsregulering kan alene begrunde en bødestørrelse på godt 600 kr.

Dansk Cyklist Forbund mener ikke, at der er dokumentation for, at de af Rigsadvokaten nævnte situationer udgør en særlig trafikfarlighed, der kan begrunde en skærpet sanktionspolitik i forhold til cyklister.

Anvendelse af den skærpede bøde på 1.000 kr. forudsætter således ikke, som vi forstår forslaget, at cyklists handling konkret har medført en trafikfarlig situation. Det er den blotte overtrædelse af en af de nærmere angivne bestemmelser, der vil udløse fordoblet bødestraf. Herved rammer forslaget ikke kun situationer, hvor cyklister bringer sig selv og/eller andre i fare, men også ubetænksomme borgere, der i situationen – uden fare for andre – begår en mindre forseelse.

Dansk Cyklist Forbund må fraråde, at der i forbindelse med den generelle bøderegulering sker en særlig skærpelse i forhold cyklister som trafikantgruppe. Forslaget er udtryk for en skævridding, der bryder med princippet om, at bøden bør stå i rimeligt forhold til den begåede forseelse. De cyklende borgere vil i mange bødesituationer føle, at der er et misforhold mellem bøden og den begåede lovovertrædelse. Forslaget vil give et merprovenu i bødeopkrævning, men vil efter vor opfattelse ikke få en (varig) effekt for trafikadfærden.

Dansk Cyklist Forbund skal foreslå, at en eventuel skærpelse af bødestrafen til 1.000 kr. alene bør være en mulighed i grovere situationer, hvor politiet vurderer, at cyklisten ved sin kørsel har medført konkret fare for sig selv og andre.

Positiv udvikling for cyklister med faldende ulykkestal

Lovforslaget skal virke præventivt i forhold til trafikfarlige overtrædelser begået af cyklister. Det forekommer imidlertid ubegrundet, at cyklister skulle udgøre et særligt trafikikkerhedsproblem, der kræver et forstærket bødeniveau i forhold til andre trafikantgrupper.

I den seneste ulykkesopgørelse fra Vejdirektoratet er cyklister det eneste af de særlige indsatsområder, som har klaret sig bedre end målsætningen. Antallet af de af politiet registrerede personskader for cyklister var i hele 2009 under mållinjen, og i 1. kvartal af 2010 var tallet faldet til godt 800 personskader, hvor målet var at komme under 1.000, dvs. en forbedring på 20 pct. i forhold til målet.

Reduktionen af ulykkestallet opnås ved en mangesidet indsats, som Dansk Cyklist Forbund aktivt medvirker til. Gennem Rådet for Sikker Trafik, færdselssikkerhedskommission, regionale og lokale trafikikkerhedsudvalg, oplysningsarbejde og kampagner arbejdes der til stadighed for en større sikkerhed i trafikken og for en bedre trafikadfærd.

I den mørke årstid er det eksempelvis vigtigt med korrekt lygteføring. Vore lokale afdelinger foretager lygtetællinger, og landets 4. klasser deltager i kampagnen Lys på med Ludvig. Tællingerne viser, at vi er blevet signifikant bedre til at huske lygterne. Vi er med andre ord inde i en positiv udvikling.

Differentiering af bødestrafen

Ifølge bemærkningerne til lovforslaget (side 5) "lægges op til en generel forhøjelse af bødetaksterne, ligesom det er hensigten med de foreslåede nye bødetakster i højere grad at sikre sammenhæng mellem de enkelte overtrædelsers grovhed og bødernes størrelse."

Dansk Cyklist Forbund kan bakke op om ovenstående, men er som nævnt uenig i, at det konkrete forslag om at fordoble bødetaksten for en række cyklistforseelser kan begrundes i de enkelte overtrædelsers grovhed.

Ifølge lovforslaget mener Rigsadvokaten, at størstedelen af de meste grundlæggende færdselsregler for cyklister så som vigepligt ved svingning, kørsel mod ensretningen, tilsidesættelse af ubetinget vigepligt mm. bør straffes med 1.000 kroner. I praksis vil mange af disse situationer ikke kendetegnes som særlig trafikfarlig adfærd, da de finder sted på steder og tider uden eller med begrænset øvrig trafik.

Derfor mener vi, at anvendelse af en eventuel fordoblet bødetakst bør bero på en individuel vurdering fra politiet. I situationer, hvor cyklisten ikke har udvist trafikfarlig adfærd eller været til fare for andre trafikanter eller sig selv, bør forseelsen straffes med minimumstaksten. I situationer, hvor forseelsen har været trafikfarlig, kan det være på sin plads, at politiet kan tildele den høje takst. Det er vigtigt, at der er et rimeligt forhold mellem den risiko, man udgør, og den straf man pålægges. Derfor bør bødetaksterne differentieres og vurderes af politiet i situationen.

Rigsadvokaten finder grundlag for mere generelt at håndhæve forbuddet mod cyklisters anvendelse af håndholdt mobiltelefon, og under hensyn til overtrædelsens trafikfarlige karakter, foreslås bøden fastsat til 1.000 kr. Dansk Cyklist Forbund mener, at håndhævelsen bør begrænses til de situationer, hvor der foreligger en konkret trafikfarlighed, så der er proportion mellem forseelse og bøde.

Midler til forbedring af cyklistadfærd

Selvom vi kan glæde os over en positiv udvikling i ulykkestallet, er der et stort behov for at forbedre færdselskultur og tryghed i trafikken. Vi bør blive mere bevidste om, at vi ikke er alene i trafikken, og at vore handlinger har betydning for vore medtrafikanter velbefindende og tryghed. Og cyklisterne har i høj grad et medansvar.

Der er brug for en løbende debat, adfærdskampagner og en forebyggende indsats fra ordensmagtens side. Højere bødetakster får kun en langsigtet effekt, hvis de følges op af mere kontrol fra politiets side. I dag gennemføres kun sporadisk kontrol, og der er kun lille chance/risiko for, at cyklistens forseelser spottes af politiet. Det gør, at mange cyklister "tager chancen".

I Dansk Cyklist Forbund ser vi meget gerne, at politiet bliver mere synligt i trafikken. Vi har efterlyst mere cyklende politi, der kan have samme pædagogiske funktion over for cyklister, som betjente i politibiler har over for trafikanter på fire hjul.

At politiet et par gange om året er ude at skrive bøder i massevis på steder, hvor de ved, at borgerne er fristet til færdselsforseelser, har ikke en varig effekt – heller ikke selvom bødetaksten hæves voldsomt. Et synligt politi i det daglige vil derimod have en præventiv effekt og vil give mulighed for, at bødeindsatsen koncentrerer sig om de grovere færdselssyndere. Det er heldigvis kun en lille gruppe, der er ligeglade med de andre trafikanter.

Med venlig hilsen

Claus S. Hansen
landsformand

Jens Loft Rasmussen
direktør



Justitsministeriet
Slotholmsgade 10, 2. sal
1216- København K

ELLESTED
5853 ØRNØK
TELEFON 65 33 15 01
FAX 65 33 22 22
CHRO 1 70 58 14
CVR m. 12 20 71 15

Ellested 3. december 2010
RA/ik

Høringssvar vedr.: forslag til lov om ændring af færdselsloven

Dansk Kørelærer-Union skal hermed afgive vores bemærkning til det modtagne forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

Dansk Kørelærer-Union kan generelt tilslutte sig de foreslåede ændringer, men vil anbefale, at Justitsministeriet og Folketinget overvejer rigtigheden i det princip, der fremgår af § 118 a stk.1 om at personer med særlig lav indtægt idømmes lavere bøder.

§ 118 a. stk. 1, aflæses således:

»Bøder for overtrædelse af denne lov og for overtrædelse af forskrifter, der udstedes i medfør af loven, udmåles til 1.000 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500. For gående og førere af cykel, hestekøretøj eller hest udmåles bøderne dog til 700 kr. eller derover og for personer med særlig lav indtægt til 500 kr. eller derover.«

Baggrunden for at anbefale denne overvejelse, ligger i, at det ofte er de unge, der nyder godt af denne paragraf og der kan derfor opstå en kontrast mellem bødetaksterne og andre vedtagne skærpselser (klippe kortordningen, vanvidspakken) for denne aldersgruppe.

Med venlig hilsen
Dansk Kørelærer-Union

René Arnt
Landsformand

Justitsministeriet
Færdsels- og våbenkontoret
Slotholmsgade 10
1216 København K.

Deres ref.: 2010-801-
0031

Vor ref.: 10-165099-003

Dato: 03.12.2010

Høringsvar forslag til lov om ændring af færdselsloven

Dansk Transport og Logistik (DTL) er brancheorganisation for det danske transporterhverv på vej og bane. DTL er også arbejdsgiverforening for en stor del danske transportvirksomheder.

DTL har følgende bemærkninger til Justitsministeriet høring af 12. november 2010 om forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

Overordnede bemærkninger

Generelt set er DTL afvisende overfor stigninger i bødestørrelser, der ligger ud over den almindelige prisudvikling.

DTL anerkender dog, at der kan være grundlag for at lade bødestørrelserne stige mere på enkelte områder, hvor det er nødvendigt med en yderligere præventiv effekt end i dag fx spirituskørsel og kørsel med euforiserende stoffer i blodet.

Det fremgår da af bemærkningerne til lovforslaget, at formålet med er at forbedre færdselsikkerheden ved en række forhøjelser af bøderne på færdselsområdet, en udvidet adgang til at konfiskere køretøjer fra førere, som kører uden førerret og en skærpelse af reglerne om førerretsfrakendelse for kørsel efter indtagelse af euforiserende stoffer.

Det fremgår videre, at det foreslås, at bødetaksterne på færdselslovens område generelt forhøjes som følge af den almindelige prisudvikling.

DTL er enig med Rigsadvokaten i, at for en så entydigt adfærdsregulerende lov som færdselsloven, så er en effektiv håndhævelse afhængig af trafikantens opfattelse af risikoen for at blive grebet ved en eventuel overtrædelse, samtidig med at bøderne skal have en sådan størrelse, at de virker præventivt.

Men spørgsmålet er, om stigningen i antallet af sigtelser alene kan forklares med, at bødestørrelserne ikke virker præventivt.

Rigspolitiet har således tidligere i år udtalt, at politiet sigter flere i trafikken, mens det samtidig er blevet mere sikkert at færdes i trafikken, jf. vedlagte udskrift fra www.politi.dk.

Det fremgår videre, at politiet har konstateret en stigning i antallet af sigtelser for bl.a. brug af håndholdt mobil og hastighedsoverskridelse. Politiet anfører selv som en del af forklaringen, at områderne har været prioriteret, samtidig med at politiet navnlig på hastighedsområdet har fået bedre værktøjer.

Herudover har politireformen ifølge politiet virket og har betydet en effektivisering af politiets arbejde og dermed en stigning i antallet af sigtelser. Desuden ligger der fra politisk hold et krav om, at antallet af sigtelser skal stige som følge af politireformen.

Efter DTL's opfattelse bør det også tages i betragtning, at der i perioden 2000 – 2010 faktisk har været et fald i antallet af uheld i trafikken herhjemme. Antallet af trafikdræbte er også faldet, og der er for os at se ingen tvivl om, at der er en snæver sammenhæng mellem det nuværende bødekatalog og denne positive udvikling, og det er tegn på at det nuværende bødekatalog allerede virker præventivt. DTL kunne derfor se lovforslaget som et ønske om flere penge i statskassen.

DTL stiller sig derfor noget uforstående over for, at bødetaksterne til den tunge transport, der i forvejen har skærpede bøder ved overtrædelse, skal reguleres med henvisning til en forbedring af færdselssikkerheden.

Fx er det vanskeligt at se begrundelsen for, at overtrædelser for særtransportlovgivningen og reglerne om overlæs reguleres ud over prisudviklingen, når problemerne ifølge bemærkningerne til lovforslaget ligger på fx hastighedsovertrædelse, spirituskørsel, brug af mobiltelefon o.a.

Færdselslovsovertrædelser begået af tunge køretøjer er da heller ikke nævnt i de indledende bemærkninger til lovforslaget, ligesom der ikke er statistisk materiale, der dokumenterer omfanget af en eventuel stigning i antallet af sigtelser mod den tunge transport. DTL skal derfor udtrykke sin betænkelighed ved, at lastbiltransporten i dette lovforslag bliver pålagt en stor forhøjelse af bøder, hvis dette ikke er tilstrækkeligt dokumenteret. I den forbindelse vil vi gerne henvise til bødekataloget for overtrædelse af køre-hvile-tids-bestemmelserne, som efterfølgende har måttet ændres gentagne gange, grundet at sanktionerne havde nået et niveau, der var uproportionale.

Til orientering kan det oplyses, at den almindelige prisudvikling siden 2000 har udgjort ca. 25%, jf. Danmarks Statistik. DTL stiller sig derfor noget uforstående overfor, at bøderne stiger helt op til 275%, som lovforslaget ved visse overtrædelser lægger op til, uden at der er nogen særlig begrundelse eller statistisk belæg for forhøjelsen.

Det fremgår videre, at Rigsadvokaten finder, at der er grundlag for at hæve minimumsbøden til 1.000 kr., da en bøde på 500 kr. kan opleves som en tilkendegivelse af, at der er tale om

en bagatelagtig forseelse. Minimumsbøden for cyklister og gående foreslås dog til kun være på 700 kr.

DTL er indforstået med, at minimumsbøden som udgangspunkt fremover udgør kr. 1000 for alle trafikanter. Men ved at sætte en lavere minimumsbøde for cyklister og gående signaler man netop, at trafikforseelser begået af disse trafikantgrupper er bagatelagte. Desuden bør det generelt for alle trafikanter være muligt at fravige minimumsbøden, hvis forseelsen ikke har en grad eller er begået på en sådan måde, at den skaber trafikfarlige situationer, der er alvorlige eller til fare for andre trafikanter.

Man bør derfor også tage det faktum i betragtning, at selvom bøderne ser rimelige ud, så kan selv mindre overtrædelser for den professionelle chauffør få vidtgående økonomiske konsekvenser, da bøderne allerede i dag er skærpede i forhold til almindelig bødestørrelse.

DTL ønsker endelig overordnet set at henlede opmærksomheden på, at der også gælder et objektivitetsprincip i færdselssager. I praksis er det oplevelsen, at man er skyldig, indtil det modsatte er bevist, hvilket er yderst vanskeligt. Fx har vi eksempler på, at en vognmand, der holder hånden op mod kinden under kørslen, bliver anklaget for brug af mobiltelefon.

Vognmanden vil gerne ved udskrift fra mobilselskabet bevise, at han ikke har brugt sin mobil i det pågældende tidsrum, men politiet nægter at se beviset, da han jo bare kan have lånt en andens telefon. Lovgiver bør være opmærksom på, at politiets udsagn i sådanne sager lægges uprøvet til grund. Samtidig skal opmærksomheden henledes på, at der er ankebegrænsning, dvs. i straffesager kan den tiltalte kun anke frit, hvis der er idømt en straf, som overstiger 20 dagbøder, eller en bøde eller konfiskation på mere end 3000 kr.

Specifikke bemærkninger

Køre-hvile-tid

Man har ikke i lovforslaget villet skærpe straffen for overtrædelse af køre-hvile-tidsbestemmelserne. DTL vil dog endnu engang understrege det urimelige i nuværende meget høje bødeniveau for bagatelovertredelser, ligesom branchen finder, at det objektive ansvar for vognmanden for overtrædelse af køre-hvile-tids-reglerne bør fjernes.

Vægt og dimensioner

DTL kan dog ikke acceptere, at områder som overtrædelse af reglerne om vægt og dimensioner står til meget stor forhøjelse af bødeniveauet.

Overlæs/akseltryk

ITD har i brev af 11. november 2010 henvendt sig til Trafikudvalget, Retsudvalget og justitsminister Lars Barfoed med et forslag om i sanktionsmæssig henseende at ligestille små og store vognmandsforretninger, når/hvis der måtte være tale om kørsel med overlæs.

ITD foreslår konkret, at bestemmelserne ændres, således at reglen om fordobling af bødestraffen ved flere end 10 forstraffe fjernes alle bestemmelser om gentagelsesvirkning, herunder også 2 års karenperioden, udgår, og de nuværende bestemmelser om bødesatser og procenter fastholdes

De nuværende regler om overlæs

I dag får chaufføren en bøde på 100 kr. pr. pct. overlæs og vognmanden får 150 kr. pr. pct. overlæs. Herefter lægges der 1.000 kr. til pr. tidligere straf (forstraf). Måtte man komme over 10 forstraffe, fordobles bøden.

I gentagelsestilfælde forhøjes bøden til ejeren/brugeren med kr. 1.000 pr. forstraf, og først efter 24 måneder efter den seneste afgørelse, dom eller vedtagelse af bødeforelæg bliver tavlen visket ren. Dette medfører bl.a., at hvis en vognmand vælger at gå i retten med et bødeforelæg i stedet for straks at betale denne, så er konsekvensen – hvis han ikke får medhold i retten – at hans karenperiode forlænges med den tid, som retssagen har taget. Alle overtrædelser tæller med, små som store.

Begrundelse for vores forslag

Bestemmelserne rammer de vognmandsvirksomheder unødigt hårdt, der har mange biler. Der sker en reel forskelsbehandling mellem virksomheder med få og mange biler. Efter forningens opfattelse er det forkert, at der er samme regler for den selvkørende vognmand og firmaet med mange biler.

Det er uhyre svært for en stor virksomhed med mange biler at komme ud af straffesystemet igen, for der skal gå mere end to år, fra sidste bøde er betalt, eller dom er afsagt. Selv en mindre forseelse med et mindre overlæs giver to år igen.

DTL kan tilslutte sig betragtningerne og forslaget fra ITD.

I lovforslaget foreslås bøden for overlæs hævet fra 100 kr. til 150 kr. pr. pct. overlæs for chaufføren og fra 250 kr. til 350 kr. for vognmanden, der er objektivt ansvarlig. Dvs. bøderne for overlæs hæves med henholdsvis 50% til chaufføren og 40% til vognmanden.

Bøden for akseltryk hæves fra 20 kr. til 75 kr. pr. pct. for føreren. Dette svarer til en forhøjelse på 275%, uden at det kan henføres til de almindelige prisstigninger på 25%, eller det kan henføres til statistik materiale, der kunne forklare, hvorfor man fra lovgivers side mener, at en sådan prisstigning er begrundet.

I forhold til det objektive straffeansvar, der i bemærkningerne begrundet med, at overtrædelserne – som godt som altid - skulle være i virksomhedens interesse. DTL vurderer, at der er situationer, hvor der kan rejses tvivl om, hvorvidt overtrædelser reelt er i ”virksomhedens interesse”. Det gælder fx i forhold til overskridelser af akseltryk, som skyldes en fejlslæsning af køretøjet, men uden at lasteevne og totalvægt overskrides, eller i situationer hvor der ligger en klar instruks fra virksomheden, som ikke er blevet fulgt.

Endelig anmoder DTL om, at reglerne om gentagelsesvirkning ved overlæs fjernes af lovforslaget, da det er DTL’s opfattelse, at gentagelsesvirkningen vedrørende overlæs rammer de større virksomheder med mange biler urimeligt hårdt.

Særtransporter

I bemærkninger til lovforslaget er der som noget nyt vejledende bødetakster for overtrædelse af reglerne om særtransport. Den mest markante er bøden for kørsel med særtransport uden tilladelse, der fastsættes til 3.000 kr. til føreren og 10.000 kr. til transportvirksomheden.

I den forbindelse finder DTL det afgørende, at der sondres mellem, om man kører helt uden tilladelse, om tilladelsen er givet men ej medbragt, om vilkårene for tilladelsen er overtrådt, eller om der er uoverensstemmelse mellem det kørte og tilladelsen, fx at blokvoغنsmoduleerne har et andet stelnr. men ellers er identisk med det i tilladelsen anførte.

Tilsvarende skelner man også mellem, om man som privatbilist har glemt sit kørekort eller overhovedet ikke har erhvervet et kørekort. En bøde på kr. 3.000 til chauffør og 10.000 kr. til vognmanden kan være proportional, hvis man overhovedet ikke har søgt tilladelse, men ikke i de øvrige tilfælde.

Tilsvarende lægges der for så vidt angår særtransporter op til, at overtrædelser af andre centrale områder så som område, tidspunkt, rute og særlig afmærkning skal medføre bøde på 2.000 kr. til føreren og 4.000 kr. til transportvirksomheden.

For så vidt angår mindre afvigelser af godset i forhold til den givne tilladelse, som f. eks mindre afvigelser af længde og bredde på godset uden betydning for færdselssikkerheden og vejslid, så er DTL bekendt med flere tilfælde, hvor dette betragtes som kørsel helt uden tilladelse. Det vil efter DTL’s opfattelse være urimeligt og uproportionalt, hvis mindre afvigelser i forhold til tilladelsen straffes lige så hårdt, som kørsel uden tilladelse. Dette bør ligeledes fremgå udtrykkeligt af bemærkningerne til lovforslaget.

DTL står gerne til rådighed for besvarelse af spørgsmål og kommentarer til vores synspunkter.

Med venlig hilsen



John Roy Vesterholm
Chefjurist
+4540636433

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Att.: Andreas Christensen

Sendt til: jm@jm.dk og
aec@jm.dk

26. november 2010

Vedrørende høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven - Justitsministeriets sagsnr. 2010-801-0031

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

E-post
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

J.nr. 2010-111-0061
Sagsbehandler
Kristian Gyde Poulsen
Direkte 3319 3215

Ved e-post af 12. november 2010 har Justitsministeriet anmodet Datatilsynet om bemærkninger til et fremsendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

Udkastet giver ikke Datatilsynet anledning til bemærkninger.

Datatilsynet forudsætter, at persondatalovens bestemmelser vil blive iagttaget i forbindelse med de behandlinger af personoplysninger, der vil ske som følge af lovforslagets bestemmelser.

Med venlig hilsen

Kristian Gyde Poulsen

Dato: 8. december 2010

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Justitsministeriet har i brev af 12. november 2010 (Sagsnummer 2010-801-0031) anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag om lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.)

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

Med venlig hilsen

Mikael Sjöberg

Til Justitsministeriet

Pr. mail til jm@jm.dk

Hørings svar til forslag til ændring af færdselsloven (bødeforhøjelser mv.)

DI Transport har følgende bemærkninger til lovforslaget, der er koordineret med Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL):

DI Transport støtter de overordnede formål om at forbedre færdselssikkerheden. Det er væsentligt, at bødetaksterne er proportionale i forhold til forseelse og hverken opfattes som uden præventiv effekt eller som unødvendig hårde.

DI Transport har noteret, at der ikke i forslaget eller i bemærkningen til lovforslaget lægges op til ændringer for overtrædelser af køre- og hviletidsfordningen. I bemærkningerne er der heller ikke nævnt noget om overtrædelserne af kontrolforordningen (den digitale tachograf), mens dette er eksplicit undtaget for skærpede sanktioner i rigsadvokatens overvejelser. DI Transport tager dette som udtryk for, at der heller ikke er lagt op til skærpede sanktioner i forhold til kontrolforordningen.

DI Transport henviser i øvrigt til sit forslag om at lette sanktionerne for fejlbetjeningen af kontrolapparatet, der er oversendt til Justitsministeriet og Folketingets Retsudvalg med brev af d. 1. juli 2010.

I forhold til det objektive ansvar, der i bemærkningerne er begrundet med, at overtrædelserne skulle være i virksomhedens interesse, så mener DI Transport, at der er situationer, hvor der kan rejses tvivl om overtrædelser reelt er i "virksomhedens interesse". Det gælder f.eks. i forhold til overskridelser af akseltryk, som skyldes en fejllæsning af køretøjet, men uden at lasteevne og totalvægt overskrides, eller i situationer hvor der ligger en instruks fra virksomheden, som ikke er blevet fulgt.

I bemærkninger til lovforslaget er der som noget nyt vejledende bødetakster for overtrædelse af reglerne om særtransport. Den mest markante er bøden for kørsel med særtransport uden tilladelse, der fastsættes til 3.000 kr. til føreren og 10.000 kr. til transportvirksomheden.

I den forbindelse finder DI Transport det afgørende, at der skelnes mellem om tilladelsen er givet men ej medbragt eller om der ikke er søgt/givet tilladelse. Tilsvarende skelner man også mellem om man som privatbilist har glemmt sit kørekort eller ikke har et kørekort. En bøde på 3.000 og 10.000 kr. fordi man har glemmt en tilladelse vil være uproportionelt.

Tilsvarende lægges der for så vidt angår særtransport op til, at overtrædelser af andre centrale områder så som område, tidspunkt, rute og særlig afmærkning skal medføre bøde på 2.000. kr. til føreren og 4.000 kr. til transportvirksomheden. For så vidt angår mindre afvigelser af godset i forhold til den givne tilladelse, som f.eks. mindre afvigelser af længde og bredde på godset, så er DI Transport bekendt med enkelte tilfælde, hvor dette betragtes som kørsel uden tilladelse. Det vil efter DI Transports opfattelse være urimeligt og uproportionalt, hvis mindre afvigelser i forhold til tilladelsen straffes lige så hårdt, som kørsel uden tilladelse. Dette bør ligeledes fremgå af bemærkningerne til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Rune Noack



Justitsministeriet

Slotsholmsgade 10
1216 København K

Sendt elektronisk til: jm@jm.dk

Store Kongensgade 1-3
1264 København K
Tlf. +45 70 10 33 22
Fax +45 7010 4455
post@domstolsstyrelsen.dk
CVR nr. 21-65-95-09
EAN-nr.5798000161184

J. nr. 2010-4101-0074-2
Sagsbeh. Gunilla Thiim
Mail gut@domstolsstyrelsen.dk

7. december 2010

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.) – Justitsministeriets j.nr. 2010-801-0031

Ved henvendelse af 12. november 2010 har Justitsministeriet anmodet Domstolsstyrelsen om eventuelle bemærkninger vedrørende Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

Det er som udgangspunkt Domstolsstyrelsen antagelse, at de nye, forhøjede bødetakster vil kunne medføre en vis stigning i antallet af sager ved domstolene. Domstolsstyrelsen antager, at udgifterne forbundet hermed vil kunne afholdes inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer.

Domstolsstyrelsen tager dog forbehold for, at stigningen i antallet af sager ved domstolene, som følge af de forhøjede bødetakster, kan vise sig at blive af et sådant omfang, at det ikke inden for de nuværende bevillingsmæssige rammer vil være muligt at behandle sagerne, uden at dette vil medføre forøgede sagsbehandlingstider ved retterne.

Domstolsstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Joy Winter

Andreas Emil Christensen

Fra: 1 - FS Forbrugerombudsmanden (FS) [FORBRUGEROMBUDSMANDEN@kfst.dk]

Sendt: 18. november 2010 14:20

Til: Justitsministeriet; Andreas Emil Christensen

Emne: SV: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven - Justitsministeriets journalnr. 2010-801-0031

J.nr. 10/08780
Til Justitsministeriet

Idet vi henviser til Justitsministeriets e-mail af 12. november 2010 skal vi herved meddele, at forslag til lov om ændring af færdselsloven ikke giver Forbrugerombudsmanden anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen
På Forbrugerombudsmandens vegne

Gitte Albrecht Pedersen
Chefsekretær
Telefon direkte: 32 66 92 78
E-mail: gap@kfst.dk

Forbrugerombudsmanden
Amagerfælledvej 56
2300 København S
www.forbrugerombudsmanden.dk

Fra: Justitsministeriet Departementet - Justitsministeriet Departementet [mailto:jm@jm.dk]

Sendt: 12. november 2010 10:34

Til: fbr@fbr.dk; fdm@fdm.dk; dv@dv.dk; dommerforeningen@gmail.com; Formanden@dki.nu; ledelsessekretariat@politi.dk; karenmoestrupjensen@shret.dk; dt@datatilsynet.dk; 1 - FS Forbrugerombudsmanden (FS); erikfinnich@webspeed.dk; transport@transport.dtu.dk; landsformand@dk-u.dk; dcf@dcf.dk; mail@politiforbundet.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; \$Direktoratet for Kriminalforsorgen; samfund@advokatsamfundet.dk; post@cat-taxi.dk; tn@mctc.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; skovlokke@gmail.com; regioner@regioner.dk; post@retssikkerheds-fonden.dk; itd@itd.dk; mdp@advokatprince.dk; trafikoffer@fft.dk; center@humanrights.dk; noah@noah.dk; dtr@taxi.dk; dtl@dtl.eu; kl@kl.dk; kjeld.a.larsen@get2net.dk; er@homannlaw.dk; info@sikkertrafik.dk; kontakt@alkoholpolitik.dk; mail@danskeadvokater.dk; di@di.dk; 3f@3f.dk; livogtrafik@yahoo.dk; trg@plan.aau.dk; db@db-dk.dk; mclf@mc-dk.dk; fdl@fdl-vm.dk

Emne: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven - Justitsministeriets journalnr. 2010-801-0031

Vedhæftet sendes høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

Med venlig hilsen

hel

Helene Hvid Christensen**Fra:** Pia Saxild [PS@fbr.dk]**Sendt:** 12. november 2010 14:51**Til:** Justitsministeriet**Emne:** SV: Vedrørende høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven - Justitsministeriets journalnr. 2010-801-0031

Forbrugerrådet vurderer, at udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.) ligger uden for vores interesseområde og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsø
Afdelingschef
Forbrugerrådet

TÆNK FORBRUGERRÅDET

Danish Consumer Council
Fiolstræde 17, Postboks 2188, 1017 København K, Danmark

5
Justitsministeriet
Selskabs- og
våbenkontoret
2010 NR. 801-0031
ACC - UE

Fra: Justitsministeriet Departementet - Justitsministeriet Departementet [mailto:jm@jm.dk]**Sendt:** 12. november 2010 10:49

Til: Forbrugerrådets Reception; fdm@fdm.dk; dv@dv.dk; dommerforeningen@gmail.com; Formanden@dki.nu; ledelsessekretariat@politi.dk; karenmoestrupjensen@shret.dk; dt@datatilsynet.dk; forbrugerombudsmanden@fs.dk; erikfinnich@webspeed.dk; transport@transport.dtu.dk; landsformand@dk-u.dk; dcf@dcf.dk; mail@politiforbundet.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; \$Direktoratet for Kriminalforsorgen; samfund@advokatsamfundet.dk; post@cat-taxi.dk; tn@mctc.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; skovlokke@gmail.com; regioner@regioner.dk; post@retssikkerheds-fonden.dk; itd@itd.dk; mdp@advokatprince.dk; trafikoffer@fft.dk; center@humanrights.dk; noah@noah.dk; dtr@taxi.dk; dtl@dtl.eu; kl@kl.dk; kjeld.a.larsen@get2net.dk; er@homannlaw.dk; info@sikkertrafik.dk; kontakt@alkoholpolitik.dk; mail@danskeadvokater.dk; di@di.dk; 3f@3f.dk; livogtrafik@yahoo.dk; trg@plan.aau.dk; db@db-dk.dk; mclf@mc-dk.dk; fdl@fdl-vm.dk

Emne: Vedrørende høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven - Justitsministeriets journalnr. 2010-801-0031**JUSTITS****Justitsministeriet**

Tlf.: 7226 8400
Mail: jm@jm.dk

Slotsholmsgade 10
1216 København K
7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

15-11-2010

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

sendt med e-mail til: jm@jm.dk

02-12-2010

Dir. tif.
+45 45 27 07 24

Dir. fax
+45 45 27 09 88

E-Mail
cas@fdm.dk

Høringssvar – forslag til lov om ændring af færdselsloven, sagsnr. 2010-801-0031

FDM har gennemgået det fremsendte udkast mv. til forslag om ændring af færdselsloven. Formålet med ændringen er at forbedre færdselssikkerheden, et mål som FDM fuldt ud kan støtte.

Efter FDMs opfattelse er følgende fire faktorer afgørende for fremme af sikker afvikling af trafik og overholdelse af gældende færdselsregler. Det drejer sig i uprioriteret rækkefølge om : Synligt politi på vejene, oplysning, etablering af accept af gældende regler samt passende og proportionale sanktioner ved overtrædelse af lovgivningen.

Umiddelbart er det vores opfattelse at en forhøjelse af bødesatserne ikke i sig selv nødvendigvis fører til øget færdselssikkerhed, og at en forhøjelse af bødesatserne derfor ikke bør stå alene, men eksempelvis suppleres med anvendelse af differentierede hastighedsgrænser, som vil føre til større accept af de gældende hastighedsgrænser, og dermed naturligt til færre overtrædelser.

Som begrundelse for reguleringen af en række bødesatser og ikke mindst fordoblingen af minimumsbødestørrelsen henvises der til, at satserne ikke har fulgt prisudviklingen siden seneste regulering i 2000, og at den præventive effekt derfor er udhulet.

En regulering i overensstemmelse med prisudviklingen i samme periode ville imidlertid alene føre til at bødeniveauet for minimumssatserne skulle reguleres fra kr. 500 til kr. 615, og ikke som anført i forslaget til kr. 1.000. Da det samtidig ikke er dokumenteret, at forhøjelsen isoleret set vil føre til forbedring af trafiksikkerheden, må den del af forhøjelsen, som ligger ud over 615 kr., alene betragtes som en forøgelse af statens indtægter.

Vi har noteret os, at Rigsadvokaten uden særskilt begrundelse anbefaler en tredobling af bødestraffen for anvendelse af håndholdt mobiltelefon. FDM efterlyser i denne forbindelse en begrundelse for, at straffen for netop denne forseelse ønskes skærpet ekstraordinært.

Rådgivningen

Flerskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Derimod kan FDM støtte skærpede sanktioner ved alvorlige færdselsforseelser. FDM hilser det derfor velkomment, at der lægges op til skærpede straffe og anden sanktion i form af konfiskation i tilfælde af kørsel uden kørekort, kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer og ved kørsel i frakendelsestiden

Med venlig hilsen

Casper Schad
Fuldmægtig, cand.jur.

Rådgivningen

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Færdsels- og våbenkontoret
E-mailes til jm@jm.dk

STRANDGADE 56
DK-1401 KØBENHAVN K
TEL. +45 32 69 88 88
FAX +45 32 69 88 00
CENTER@HUMANRIGHTS.DK
WWW.MENNESKERET.DK
WWW.HUMANRIGHTS.DK

DATO 3/12-2010
J.NR.
540.10/24421/HSC

Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven

Institut for Menneskerettigheder har den 12. november 2010 modtaget udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.) med anmodning om eventuelle bemærkninger.

Efter instituttets vurdering giver udkastet til forslaget ikke anledning til bemærkninger af menneskeretlig karakter.

Der henvises til j.nr. 2010-801-0031.

Med venlig hilsen

Jonas Christoffersen
Direktør

International Transport Danmark



Lyren 1
DK-6330 Padborg
Telefon: +45 7467 1233
Telefax: +45 7467 4317
Internet: www.itd.dk
e-mail: itd@itd.dk

Justitsministeriet
Civil og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Deres ref.:

Vor ref.: Birthe Bolsen Dok. nr.: D-241110-8286

Dato: 3.12.10

Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven – Justitsministeriets journalnr. 2010-801-0031

ITD, der er brancheorganisationen for de nationale og Internationale vejgodstransportører i Danmark, har følgende bemærkninger til det forslag, der er udsendt af Justitsministeriet den 12. november 2010 vedr. lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

Indledende betragtninger

Generelt set afviser ITD stigninger i bødestørrelser, der ligger ud over den almindelige prisudvikling. Der kan dog være grundlag for at lade bødestørrelserne stige mere på de områder, hvor det er nødvendigt med en yderligere præventiv effekt end i dag, fx spirituskørsel og kørsel med euforiserende stoffer i blodet.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at formålet med er at **forbedre færdselssikkerheden** ved en række forhøjelser af bøderne på færdselsområdet, en udvidet adgang til at konfiskere køretøjer fra førere, som kører uden førerret og en skærpelse af reglerne om førerretsfrakendelse for kørsel efter indtagelse af euforiserende stoffer.

Det fremgår videre, at det foreslås, at bødetaksterne på færdselslovens område generelt forhøjes som følge af den almindelige prisudvikling.

ITD er enig med Rigsadvokaten i, at for en så entydigt adfærdsregulerende lov som færdselsloven, så er en effektiv håndhævelse afhængig af trafikantens opfattelse af risikoen for at blive grebet ved en eventuel overtrædelse, samtidig med at bøderne skal have en sådan størrelse, at de virker præventivt.

Men spørgsmålet er, om stigningen i antallet af sigtelser alene kan forklares med, at bødestørrelserne ikke virker præventivt.

Rigspolitiet har således tidligere i år udtalt, at politiet sigter flere i trafikken, mens det samtidig er blevet mere sikkert at færdes i trafikken, jf. vedlagte udskrift fra www.politi.dk. Det fremgår videre, at politiet har konstateret en stigning i antallet af sigtelser for bl.a. brug af håndholdt mobil og hastighedsoverskridelse. Politiet anfører selv som en del af forklaringen, at områderne har været

prioriteret, samtidig med at politiet navnlig på hastighedsområdet har fået bedre værktøjer. Herudover har politireformen ifølge politiet virket og har betydet en effektivisering af politiets arbejde og dermed en stigning i antallet af sigtelser. Desuden ligger der fra politisk hold et krav om, at antallet af sigtelser skal stige som følge af politireformen.

Efter ITD's opfattelse bør det også tages i betragtning, at der i perioden 2000 - 2010 faktisk har været et fald i antallet af uheld i trafikken herhjemme. Antallet af trafikdræbte er også faldet, og der er for os at se ingen tvivl om, at der er en snæver sammenhæng mellem det nuværende bødekatalog og denne positive udvikling, og det er tegn på at det nuværende bødekatalog allerede virker præventivt. Foreningen kunne derfor se lovforslaget som et ønske om flere penge i statskassen.

Vi stiller os derfor noget uforstående over for, at bødetaksterne til den tunge transport, der i forvejen har skærpede bøder ved overtrædelse, skal reguleres med henvisning til en forbedring af færdselssikkerheden.

Fx er det vanskeligt at se begrundelsen for, at overtrædelser for særtransportlovgivningen og reglerne om overlæs reguleres ud over prisudviklingen, når problemerne ifølge bemærkningerne til lovforslaget ligger på fx hastighedsovertrædelse, spirituskørsel, brug af mobiltelefon o.a.

Færdselslovsovertrædelser begået af tunge køretøjer er da heller ikke nævnt i de indledende bemærkninger til lovforslaget, ligesom der ikke er statistisk materiale, der dokumenterer omfanget af en eventuel stigning i antallet af sigtelser mod den tunge transport. ITD skal derfor udtrykke sin betænkelighed ved, at lastbiltransporten i dette lovforslag bliver pålagt en stor forhøjelse af bøder, hvis dette ikke er tilstrækkeligt dokumenteret. I den forbindelse vil vi gerne henvise til bødekataloget for overtrædelse af køre-hvile-tids-bestemmelserne, som efterfølgende har måttet ændres gentagne gange, grundet at sanktionerne havde nået et niveau, der var uproportionale.

Til orientering kan det oplyses, at den almindelige prisudvikling siden 2000 har udgjort ca. 25%, jf. Danmarks Statistik. ITD stiller sig derfor noget uforstående overfor, at bøderne stiger helt op til 275%, som lovforslaget ved visse overtrædelser lægger op til, uden at der er nogen særlig begrundelse eller statistisk belæg for forhøjelsen.

Det fremgår videre, at Rigsadvokaten finder, at der er grundlag for at hæve minimumsbøden til 1.000 kr., da en bøde på 500 kr. kan opleves som en tilkendegivelse af, at der er tale om en bagatelagtig forseelse. Minimumsbøden for cyklister og gående foreslås dog til kun være på 700 kr. ITD er indforstået med, at minimumsbøden som udgangspunkt fremover udgør kr. 1000 for alle trafikanter. Ved at sætte en lavere minimumsbøde for cyklister og gående signaler man netop, at trafikforseelser begået af disse trafikanter er bagatelagtige. Desuden bør det for alle trafikanter være muligt at fravige minimumsbøden, hvis forseelsen ikke har en grad eller er begået på en sådan måde, at den skaber trafikfarlige situationer, der er alvorlige for andre trafikanter.

Man bør derfor også tage det faktum i betragtning, at selvom bøderne ser rimelige ud, så kan selv mindre overtrædelser for den professionelle chauffør få vidtgående økonomiske konsekvenser, da bøderne allerede i dag er skærpede i forhold til almindelig bødestørrelse.

ITD ønsker endelig overordnet set at henlede opmærksomheden på, at der også gælder et objektivitetsprincip i færdselssager. I praksis er det oplevelsen, at man er skyldig, indtil det modsatte er bevist, hvilket er yderst vanskeligt. Fx har vi eksempler på, at en vognmand, der holder hånden op mod kinden under kørslen, bliver anklaget for brug af mobiltelefon. Vognmanden vil gerne ved udskrift fra mobiltelefonen bevise, at han ikke har brugt sin mobil i det pågældende tidsrum, men politiet nægter at se beviset, da han jo bare kan have lånt en andens telefon.

Lovgiver bør være opmærksom på, at politiets udsagn i sådanne sager lægges oprøvet til grund. Samtidig skal opmærksomheden henledes på, at der er **ankebegrænsning**, dvs. i straffesager kan den tiltalte kun anke frit, hvis der er idømt en straf, som overstiger 20 dagbøder, eller en bøde eller konfiskation på mere end 3000 kr.

Specifikke kommentarer

Køre-hvile-tid

Man har ikke i lovforslaget villet skærpe straffen for overtrædelse af køre-hvile-tidsbestemmelserne. ITD vil dog endnu engang understrege det urimelige i nuværende meget høje bødeniveau for bagatelovertrædelser, ligesom branchen finder, at det objektive ansvar for vognmanden for overtrædelse af køre-hvile-tids-reglerne bør fjernes.

Vægt og dimensioner

ITD kan dog ikke acceptere, at områder som overtrædelse af reglerne om vægt og dimensioner står til meget stor forhøjelse af bødeniveauet.

Overlæs/akseltryk

ITD har i brev af 11. november 2010 henvendt sig til Trafikudvalget, Retsudvalget og justitsminister Lars Barfoed med et forslag om i sanktionsmæssig henseende at ligestille små og store vognmandsforretninger, når/hvis der måtte være tale om kørsel med overlæs.

ITD foreslår konkret, at bestemmelserne ændres, således at

- regien om fordobling af bødestrafen ved flere end 10 forstraffe fjernes
- alle bestemmelser om gentagelsesvirkning, herunder også 2 års karenperioden, udgår, og de nuværende bestemmelser om bødesatser og procenter fastholdes

De nuværende regler om overlæs

I dag får chaufføren en bøde på 100 kr. pr. pct. overlæs og vognmanden får 150 kr. pr. pct. overlæs. Herefter lægges der 1.000 kr. til pr. tidligere straf (forstraf). Måtte man komme over 10 forstraffe, fordobles bøden.

I gentagelsestilfælde forhøjes bøden til ejeren/brugeren med kr. 1.000 pr. forstraf, og først efter 24 måneder efter den seneste afgørelse, dom eller vedtagelse af bødeforelæg bliver tavlen visket ren. Dette medfører bl.a., at hvis en vognmand vælger at gå i retten med et bødeforelæg i stedet for straks at betale dette, så er konsekvensen – hvis han ikke får medhold i retten – at hans karenperiode forlænges med den tid, som retssagen har taget. Alle overtrædelser tæller med, små som store.

Begrundelse for vores forslag

Bestemmelserne rammer de vognmandsvirksomheder unødigt hårdt, der har mange biler. Der sker en reel forskelsbehandling mellem virksomheder med få og mange biler. Efter foreningens opfattelse er det forkert, at der er samme regler for den selvkørende vognmand og firmaet med mange biler.

Det er uhyre svært for en stor virksomhed med mange biler at komme ud af straffesystemet igen, for der skal gå mere end to år, fra sidste bøde er betalt, eller dom er afsagt. Selv en mindre forseelse med et mindre overlæs giver to år igen.

Bøden for overlæs foreslås hævet fra 100 kr. til 150 kr. pr. pct. overlæs for chaufføren og fra 250 kr. til 350 kr. for vognmanden, der er objektivt ansvarlig. Dvs. bøderne for overlæs hæves med henholdsvis 50% til chaufføren og 40% til vognmanden.

Bøden for akseltryk hæves fra 20 kr. til 75 kr. pr. pct. for føreren. Dette svarer til en forhøjelse på 275%, uden at det kan henføres til de almindelige prisstigninger på 25%, eller det kan henføres til statistik materiale, der kunne forklare, hvorfor man fra lovgivers side mener, at en sådan prisstigning er begrundet.

I forhold til det objektive ansvar, der i bemærkningerne er begrundet med, at overtrædelserne skulle være i virksomhedens interesse, så mener ITD, at der er situationer, hvor der kan rejses tvivl om, hvorvidt overtrædelser reelt er i "virksomhedens interesse". Det gælder fx i forhold til overskridelser af akseltryk, som skyldes en fejlslæsning af køretøjet, men uden at lasteevne og totalvægt overskrides, eller i situationer hvor der ligger en instruks fra virksomheden, som ikke er blevet fulgt.

Endelig beder vi om, at reglerne om **gentagelsesvirkning** ved overlæs fjernes af lovforslaget, da det er ITD's opfattelse, at gentagelsesvirkningen vedrørende overlæs rammer de større virksomheder med mange biler urimeligt hårdt.

Særtransporter

I bemærkninger til lovforslaget er der som noget nyt vejledende bødetakster for overtrædelse af reglerne om særtransport. Den mest markante er bøden for kørsel med særtransport uden tilladelse, der fastsættes til 3.000 kr. til føreren og 10.000 kr. til transportvirksomheden.

I den forbindelse finder ITD det afgørende, at der sondres mellem, om man kører helt uden tilladelse, om tilladelsen er givet men ej medbragt, om vilkårene for tilladelsen er overtrådt, eller om der er uoverensstemmelse mellem det kørte og tilladelsen, fx at blokvognsmodulerne har et andet stelnr. men ellers er identisk med det i tilladelsen anførte. Tilsvarende skelner man også mellem, om man som privatbilist har glemt sit kørekort eller overhovedet ikke har erhvervet et kørekort. En bøde på kr. 3.000 til chauffør og 10.000 kr. til vognmanden kan være proportional, hvis man overhovedet ikke har søgt tilladelse, men ikke i de øvrige tilfælde.


Tilsvarende lægges der for så vidt angår særtransporter op til, at overtrædelser af andre centrale områder så som område, tidspunkt, rute og særlig afmærkning skal medføre bøde på 2.000 kr. til føreren og 4.000 kr. til transportvirksomheden.

For så vidt angår mindre afvigelser af godset i forhold til den givne tilladelse, som f. eks mindre afvigelser af længde og bredde på godset uden betydning for færdselssikkerheden og vejslid, så er ITD bekendt med flere tilfælde, hvor dette betragtes som kørsel helt uden tilladelse. Det vil efter ITD's opfattelse være urimeligt og uproportionalt, hvis mindre afvigelser i forhold til tilladelsen straffes lige så hårdt, som kørsel uden tilladelse. Dette bør ligeledes fremgå udtrykkeligt af bemærkningerne til lovforslaget.

ITD står gerne til rådighed for besvarelse af spørgsmål og kommentarer til vores synspunkter.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark


Birthe Faurshou Boisen



Politiet sigter flere i trafikken

Rigspoliets nyeste tal viser tydeligt, at det er blevet mere sikkert at færdes i trafikken. Desværre viser udviklingen i antallet af sigtelser, at der fortsat er en gruppe af trafikanter, som ikke respekterer færdselsloven.

Omfanget af sigtelser for overtrædelse af færdselsloven har det seneste år været i kraftig vækst. Helt overordnet har dansk politi i 2009 rejst i alt 459.309 sigtelser for overtrædelser af færdselsloven, hvilket er en stigning på 6,9 pct. sammenlignet med 2008.

Flere fartsyndere

Navnlig politiets indsats over for fartsyndere er synlig i den samlede statistik. I 2009 drejede næsten halvdelen af alle de rejste sigtelser - i alt 218.280 - sig om overtrædelse af færdselslovens kapitel 5 om hastighed. Året før var antallet af disse sigtelser 202.673 - altså en vækst på 7,7 pct. En del af forklaringen er politiets Automatiske Trafikkontrol (ATK) og de såkaldte 'stærekasser', der er fast opsat i områder med strækninger, der er belastet af færdselsuheld.

Og desværre også andre overtrædelser

Desværre er overtrædelser af færdselslovens kapitel 10 om spirituskørsel, brug af mobiltelefon m.v. også synlig i den samlede statistik. I 2009 blev der rejst 68.604 sigtelser for overtrædelser af færdselslovens kapitel 10. En stigning på hele 13,6 pct. sammenlignet med 2008 og en fortsættelse af den uheldige udvikling fra 2007, hvor politiet rejste i alt 57.764 sigtelser.

Politiinspektør Allan Nyring, Rigspolitiet, siger:

»Vi har kunnet glæde os over et markant fald i antallet af uheld. Men lige så positiv læsning dette er, lige så foruroligende er det, at vi rejser stadig flere sigtelser inden for hastighedsoverskridelser, brug af mobiltelefon m.v. En del af forklaringen er, at politiet prioriterer sin indsats inden for de pågældende områder, og at politiet navnlig på hastighedskontrolområdet har fået bedre værktøjer. Denne prioriterede indsats kan ses i antallet af sigtelser, men tilbage står, at vi i 2009 har sigtet næsten 300.000 bilister for enten at have kørt for stærkt, i spirituspåvirket tilstand, brugt mobiltelefon under kørslen eller lignende. Og det er simpelthen ikke i orden. Det er ganske enkelt dokumentation for, at vores skærpede indsats er nødvendig, og at der generelt er behov for en ændret og mere ansvarlig trafikantadfærd.«

Senest opdateret: 30. marts 2010

LANDSFORENINGEN AF FORSVARSADVOKATER

Jmt. modt.
- 3 DEC. 2010

FORMAND :
HENRIK STAGETORN
ST. STRANDSTRÆDE 21
1255 KØBENHAVN K
TLF. 33 12 46 11
FAX 33 12 84 45
E-MAIL: HS@STAGETORN.DK

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

SEKRETARIAT :
AMAGERTORV 11, 3.
1160 KØBENHAVN K
TLF. 33 15 01 02
GIRO 735 02 01
E-MAIL: ER@HOMANNLAW.DK

Amagertorv 11
2. december 2010
ER/ER

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

Vedr.: Sagsnr. 2010-801-0031. Høring over forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

Justitsministeriet har med mail af 12. november 2010 anmodet Landsforeningen af Forsvarsadvokater om en udtalelse vedr. ovennævnte høring. Høringsfristen er den 3. december.

Materialet har været forelagt bestyrelsen, der noterer, at såkaldt obligatorisk konfiskation (der dog ikke er helt obligatorisk, idet domstolene fortsat vil have mulighed for at fravige sanktionen, hvis særlige grunde undtagelsesvist taler herfor) foreslås udvidet således, at kørsel uden kørekort og kørsel i frakendelsestiden skal sidestilles med overtrædelser, der medfører ubetinget frakendelse. Har føreren inden for 3 år begået tre af de pågældende forbrydelser, der ikke behøver at være af samme art, skal der være "fuldstændig indbyrdes gentagelsesvirkning", bemærkningerne side 44, dog ikke hvis forseelserne er begået under ét og samme kørselsforløb.

Bestyrelsen bemærker i denne forbindelse, at man ikke hidtil har været tilbøjelig til at benytte de gældende regler om konfiskation i sager, hvor dette har været muligt. Bestyrelsen finder anledning til at påpege, at skærpede regler og anvendelse heraf kan føre til en stigning i antallet af brugsstjålne biler, med hvad deraf følger af chancepræget kørsel.

Med hensyn til skærpelse af bødestraffene, henleder bestyrelsen opmærksomheden på, at der i forvejen i færdselsstrafferetten er en udstrakt anvendelse af absolut kumulation. Man kan meget let med de foreslåede forhøjelser komme op på bøder på 25.000 – 30.000 kr., som kan støde an mod domstolenes overgrænse ud fra et proportionalitetsprincip.

Reglerne om kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer, jfr. FL § 54, blev ændret i 2007. Der ses ikke fremført tungtvejende argumenter for at skærpe reglerne således, at man nu vil sidestille

overtrædelse af nulgrænsen med spirituskørsel med en alkoholpromille på 1,21 i stedet for en alkoholpromille på 0,51, hvorefter der efter forslaget fremover skulle blive tale om en ubetinget frakendelse.

På bestyrelsens vegne



Elsebeth Rasmussen



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

2010-00875/07.04.04
6. december 2010
HB/dc

Vedrørende sagsnr. 2010-801-0031 – Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven

Justitsministeriets Civil og Politiafdeling, Færdsels- og våbenkontoret, har i skrivelse af 12. november 2010 anmodet om Politiforbundets eventuelle bemærkninger til ovennævnte forslag.

I den anledning kan det oplyses, at Politiforbundet ikke har bemærkninger til forslaget.

På forbundets vegne – og med venlig hilsen

Hans Bundesen
Sekretariatsleder

Københavns Byret

Jmt. modt
- 6 DEC. 2010



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

Præsidenten
Domhuset, Nytorv 25
1450 København K.
Tlf. 33 44 80 00
Fax 33 44 84 88
CVR 21 65 95 09
administration.kbh@domstol.dk
J. nr. 9099.2010.56

Dato 2. december 2010

AKL nr. 11

Justitsministeriet
Færdsels- og
våbenkontoret

2010 NR. 801-0031
AEC - UE

Ved en e-mail af 12. november 2010 har Justitsministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til udkast om forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

Jeg skal i den anledning på byretspræsidenternes vegne oplyse, at forslaget ikke giver byretterne anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Der henvises til jr.nr.2010-801-0031.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen

Vestre Landsret
Præsidenten



Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Akt.nr. 13
Justitsministeriet
Færdsels- og
våbenkontorer

2010 NR. 801-0031
AEC - OE

J.nr. 40A-VL-53-10
Den 03/12-2010

Justitsministeriet har i brev af 12. november 2010 (Sagsnummer 2010-801-0031) anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

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

Denne udtalelse sendes alene elektronisk og til jm@jm.dk.

Med venlig hilsen



Bjarne Christensen

Østre Landsret
Præsidenten



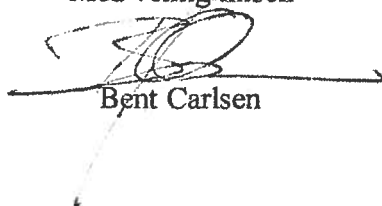
Den - 8 DEC. 2010
J.nr. 40A-ØL-56-10
Init. mbm

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Justitsministeriet har ved brev af 12. november 2010 (sagsnr. 2010-801-0031) anmodet om eventuelle bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.)

Jeg skal i den anledning meddele, at landsretten ikke finder at burde udtale sig om de foreslåede bødestørrelser og øvrige sanktionsskærper, og at forslaget i øvrigt ikke giver landsretten anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen



Bent Carlsen



Ellen Busck Porsbo

Justitsministeriet
Færdsels- og våbenkontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

DATO 3. december 2010

JOURNAL NR.

RA-2010-700-0018

BEDES ANFØRT VED SVARSKRIVELSER

SAGSBEHANDLER: BAE

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16
1220 KØBENHAVN K

TELEFON 33 12 72 00
FAX 33 43 67 10

Ved e-mail af 12. november 2010 (j.nr. 2010-801-0031) har Justitsministeriet anmodet om Rigsadvokatens eventuelle bemærkninger til et fremsendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

Jeg skal i den anledning bemærke følgende:

1. Det følger af lovforslagets § 1, nr. 14, at færdselslovens § 128, stk. 2, foreslås ændret således, at ubetinget frakendelse som følge af overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 – på samme måde som ubetinget frakendelse som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 2 – skal ske for et tidsrum af mindst 3 år.

Rigsadvokaten kan oplyse, at fastsættelsen af frakendelsestidens længde i praksis har givet anledning til tvivl, når der har været tale om ubetinget frakendelse som følge af samtidig påkendelse af to overtrædelser af færdselslovens § 53 og/eller § 54, som hver især medfører betinget frakendelse, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7.

Højesteret har i U.2010.1585H fastslået, at den ubetingede frakendelse ved samtidig påkendelse af to tilfælde af spirituskørsel, der hver især medfører betinget frakendelse, i overensstemmelse med færdselslovens 128, stk. 2, skal ske for et tidsrum af 3 år.

Efter Rigsadvokatens opfattelse ville det være hensigtsmæssigt, hvis der i lovforslaget blev taget stilling til anvendelsen af færdselslovens § 128, stk. 2, i tilfælde af samtidig påkendelse af overtrædelser af færdselslovens § 53 og § 54, stk. 1 eller 2, og samtidig påkendelse af overtrædelser af færdselslovens § 54, stk. 1 og 2. I den forbindelse bør der efter Rigsadvokatens opfattelse tillige tages stilling til, om de pågældende overtrædelser, der ved samtidig påkendelse medfører ubetinget frakendelse, kan være begået ved samme kørselsforløb.

2. Lovforslaget indeholder endvidere en række forslag om forhøjelse af bøderne ved overtrædelse af færdselsloven, som i vidt omfang bygger på Rigsadvokatens redegørelse fra november 2009 med forslag til bødeforhøjelser.

RIGSADVOKATEN

SIDE 2

Rigsadvokaten er i den forbindelse blevet opmærksom på, at redegørelsen ikke indeholder forslag til forhøjelse af bødestrafen til ejeren (brugeren) ved overtrædelse af bestemmelserne om overlæs i gentagelsestilfælde.

Efter de gældende retningslinjer skal bøden i gentagelsestilfælde forhøjes med 200 kr. til ejeren (brugeren) pr. forstraf. Endvidere fordobles bøden ved flere end 10 forstraffe, hvis der er indbyrdes gentagelsesvirkning mellem forstraffene.

Henset til de foreslåede forhøjelser af bøderne i førstegangstilfælde og den særlige korte 2-årige gentagelsesvirkning på dette område, som foreslås videreført, jf. lovforslagets § 1, nr. 11, bør den omhandlede bøde efter Rigsadvokatens opfattelse forhøjes til 1.000 kr. pr. forstraf. Samtidig kan retningslinjernes bestemmelse om fordobling af bøden ved flere end 10 forstraffe efter Rigsadvokatens opfattelse udgå.

Der henvises til redegørelsens afsnit 4.3.4.2.

På rigsadvokatens vegne

Eva Rønne

Justitsministeriet
Færdsels- og våbenkontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Den 6. december 2010
J.nr. 2010-9020-281/ GAT 26
Sagsbehandler: Grethe Albert Troelsen

POLITOMRÅDET

Politistaben

Færdsels- og
udlændingekontoret
Ellebjergvej 52,2
2450 København SV

Telefon: 3314 8888
Lokal: 3076
Telefax: 3343 0004

E-mail: rpchi@politi.dk
Web: www.politi.dk

Ved brev af 12. november 2010 (sagsnr. 2010-801-0031) har Justitsministeriet anmodet Rigspolitiet om en udtalelse over et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktioner for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

I den anledning kan Rigspolitiet oplyse følgende:

1. Rigspolitiet kan overordnet tilslutte sig den foreslåede revision af de gældende bødetakster på færdselsområdet, der bl.a. indebærer en generel forhøjelse af den nugældende minimumsbødetakst på 500 kr., således at der som udgangspunkt ikke udstedes bøder på under 1.000 kr. for overtrædelse af færdselsloven med motordrevet køretøj, ligesom minimumsbøden for gående og cyklister mv. foreslås forhøjet til 700 kr. Rigspolitiet kan endvidere tilslutte sig forslaget skærper ved overtrædelse af de mest grundlæggende færdselsregler, der er væsentlige for færdselssikkerheden, herunder skærperne vedrørende klippekortordningen.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at det foreslåede bødeniveau i højere grad er tidssvarende og dermed må forventes at have en positiv effekt på færdselssikkerheden.

2. Vedrørende den foreslåede bestemmelse i udkastets § 133 a, stk. 4, om obligatorisk konfiskation bl.a. ved kørsel uden kørekort i gentagelsestilfælde, kan Rigspolitiet tilslutte sig, at kørsel uden kørekort såvel i bil som i traktor er udtryk for tilsidesættelse af grundlæggende regler på færdselsområdet, og at disse overtrædelser bør mødes med en særlig effektiv og konsekvent reaktion.

Efter Rigspolitiets opfattelse kan der som følge heraf være anledning til at overveje det gældende bødeniveau for kørsel uden kørekort med traktor, der udgør 500 kr. (efter lovforslaget 1.000 kr.), set i forhold til bøden for kørsel uden



kørekort i bil mv., herunder f.eks. stor knallert, hvor bøden i førstegangstilfælde er 5.000 kr. (plus pristalsregulering efter lovforslaget).

Side 2

Rigspolitiet er i den forbindelse opmærksom på, at den relativt høje bøde for overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, skal modvirke, at det kan betale sig at spare de betydelige udgifter, der er forbundet med at erhverve eller generhverve kørekort til f.eks. bil. Dette hensyn gør sig ikke i samme omfang gældende ved erhvervelse af kørekort til traktor, idet udgifterne hertil er mindre grundet de mere lempelige regler for erhvervelse af traktorkørekort, hvorefter der bl.a. ikke er krav om undervisning, men alene krav om, at der skal bestås en køreprøve.

Det er imidlertid Rigspolitiets opfattelse, at bødestørrelsen ved kørsel uden kørekort til traktor ikke alene bør fastsættes i forhold til udgifterne til erhvervelse af kørekort, men i højere grad bør afspejle den færdselssikkerhedsmæssige risiko, der er forbundet med, at en fører ikke som minimum har bestået en køreprøve i forbindelse med erhvervelse af traktorkørekort, eller har erhvervet kørekort til almindelig bil. Der henvises i den forbindelse til, at de køretøjer, der i dag kan føres med traktorkørekort, har en sådan størrelse og kompleksitet, at det er nødvendigt, at føreren har kendskab til køreteknik, færdselsregler mv.

Rigspolitiet skal således henstille, at det overvejes at fastsætte bøden for kørsel uden kørekort til traktor, således at den sidestilles med bøden for kørsel uden kørekort til bil.

3. Vedrørende administrative og økonomiske konsekvenser af lovforslaget bemærkes, at lovforslaget berører en række af politiets IT-systemer, som vil skulle ændres på væsentlige punkter.

Rigspolitiet vurderer, at omkostningerne ved ændringer af politiets IT-systemer er betydelige og skønsomt vil beløbe sig til 10-15 mio. kr., som ikke bør afholdes inden for politiets nuværende bevillingsmæssige rammer. Det har ikke tidsmæssigt været muligt inden for høringsfristen at indhente tilbud, hvorfor skønnet er omfattet med en vis usikkerhed.

Under hensyn til kompleksiteten af de nødvendige ændringer af politiets IT-systemer vurderes det ikke som realistisk, at en fuld IT-mæssig understøttelse kan være implementeret inden det i lovforslaget angivne tidspunkt for ikrafttræden (den 1. juli 2011). Det bemærkes, at manuel sagsbehandling – som i en overgangsperiode har været realiseret ved tidligere ændringer af færdselsloven – vil være særdeles u hensigtsmæssig, da nærværende sag omfatter alle typer af sager – og ikke enkeltstående sagstyper.

Rigspolitiet skal således henstille, at ikrafttrædelsestidspunktet tidligst fastsættes til den 1. januar 2012.



Med venlig hilsen
Hans-Viggo Jensen
Hans-Viggo Jensen
vicerigspolitichef

Side 3



Justitsministeriet
Færdsels- og Våbenkontoret
Slotholmsgade 10
1216 København K

Rådet for Sikker Trafik
Lerse Parkallé 111
2100 København Ø
T +45 39 16 39 39
www.sikkertrafik.dk

Høringssvar

3. december 2010

Ang.: Lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktioner for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.)

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovenstående lovforslag i høring og har følgende bemærkninger:

Rådet for Sikker Trafik er meget positiv over for de foreslåede forhøjelser af bøder og ændringer af færdselsloven, som vi mener vil få en gavnlig virkning for trafiksikkerheden.

Vi gør dog opmærksom på, at en skærpelse af sanktionerne kun vil have den tilsigtede effekt, hvis niveauet af politikontrol bevares på nuværende niveau eller øges. Hvis trafikanterne ikke oplever, at risikoen for at blive taget er særlig høj, er bødernes størrelse og øvrige sanktioner ikke af lige så stor betydning.

I forhold til enkelte punkter i lovforslaget, har Rådet nogle konkrete forslag:

Ang. sanktionen for at køre uden sele og styrthjelm.

Lovforslaget peger på, at bøden for at køre uden sele eller hjelm skal sættes op fra 500 kr. til 1500 kr.. Rådet for Sikker Trafik mener – som det også er anbefalet af Færdselssikkerhedskommissionen – at sanktionen bør skærpes yderligere, sådan at de to overtrædelser kommer med i klippekortordningen.

Igennem de sidste år er andelen af bilister der bruger sikkerhedssele stagneret på omkring 92 % for førere af personbiler, 81 % for førere af varebiler og 76 % for voksne passagerer på bagsædet¹. Der kan spares mange dræbte og kvæstede ved at øge selebruget yderligere.

Bilister, der kører uden sele, peger desuden selv på, at et klip i kørekortet som sanktion ville være det aller mest effektive, præventive tiltag over for dem og få ca. halvdelen af dem til at spænde selen.²

En beregning fra 2008 har vist, at en stigning i selebruget i perioden 2009-2011 til fx 96 % blandt personbilførere, 90 % blandt varebilførere og til 85 % blandt voksne bagsædepassagerer over en 3-årsperiode ville kunne spare ca. 375 dræbte og alvorligt tilskadede.³

For at ligestille sele- og hjelmbrug, foreslår Rådet, at manglende brug af hjelm på motorcykel og (stor) knallert også kommer med i klippekortet.

Ang. sanktionen for at køre for stærkt

Klippekortet har nu været i kraft i ca. 5 år. Efter en meget effektiv introduktion og tilsvarende fald i gennemsnitshastighederne i 2005 og 2006, er effekten i dag klinget af. Dette skyldes med stor sandsynlighed, at en del bilister opfatter 30 % overskridelse som en "vejledende grænse" for, hvor hurtigt man kan køre, uden at hverken overtrædelsens karakter eller sanktionen er særlig alvorlig.

Rådet for Sikker anbefaler derfor – på linje med Færdselssikkerhedskommissionen – at ændre klipgrænsen for hastighedsoverskridelser fra 30 % til 20 % ved hastighedsbegrænsninger på over 60 km/t.

For høj hastighed på landevejene er en væsentlig faktor for antallet af dræbte og alvorligt tilskadede – og denne skærpelse vil – sammen med indførelse af

¹ Behrendorff, Inge: Brug af sikkerhedssele i personbiler, varebiler og taxaer - samt motorcyklister brug af styrthjelm og refleksest 2010, Rådet for Sikker Trafik 2010

² Behrendorff, Inge: Hvorfor bruger endnu ikke alle bilister sele? – interview med førere af personbil, der kørte uden sele, Rådet for Større Færdselssikkerhed, 2008

Behrendorff, Inge: Hvad kan få flere varebilførere til at bruge sele? – interview med førere, der kørte uden sele. Rådet for Større Færdselssikkerhed, 2008.

³Værø, Henrik: Effekt af øget selebrug 2000-2011. August 2008.

stationær ATK – utvivlsomt have en væsentlig effekt på trafiksikkerheden i Danmark.

Ikrafttrædelsesdato og information

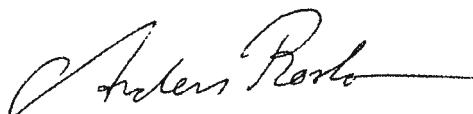
Den foreslåede ikrafttrædelsesdato for lovændringerne er 1. juli 2011, altså midt i sommerferieperioden, hvor mange mennesker er ude at rejse.

For at sikre den maksimale pressedækning og information til borgerne omkring ændringerne – og dermed den præventive effekt af forslaget – finder Rådet for Sikker Trafik, at vil være langt mere hensigtsmæssigt at loven træder i kraft enten den 1. juni 2011 eller den 1. september 2011.

På den måde kan man sikre, at så mange som overhovedet muligt bliver klar over de nye bødetakster og øvrige skærpede sanktioner.

Rådet for Sikker Trafik gør desuden opmærksom på, at loven vil skabe behov for justering af indholdet i diverse af Rådets publikationer og materialer, opdatering af hjemmesiden www.sikkertrafik.dk samt øget rådgivning af borgere, der henvender sig med spørgsmål.

Med venlig hilsen



Anders Rosbo

Direktør

Akt nr. 9
 Justitsministeriet

Færdsels- og våbenkontoret 2010 NR. 801 - 0031

Helene Hvid Christensen

AEC-UE

Fra: Lars Bolet [bolet@plan.aau.dk]

Sendt: 1. december 2010 20:47

Til: Justitsministeriet

Emne: SV: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven - Justitsministeriets journalnr. 2010-801-0031

Justitsministeriet

Ministeriet har den 12. november 2010 sendt forslag til lov om ændring af færdselsloven (bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.) til høring, blandt andet hos Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet.

I den anledning skal jeg på Trafikforskningsgruppens vegne tilkendegive, at vi i Trafikforskningsgruppen mener, at vi ikke på forskningsmæssigt underbygget grundlag er i stand til at knytte bemærkninger til lovforslaget.

Gode hilsner

Lars Bolet

Lektor, cand.polyt., lic.techn.

Aalborg Universitet - Trafikforskningsgruppen

Telefon: +45 5118 4855 - e-mail: BOLET@plan.aau.dk

Fra: Justitsministeriet Departementet - Justitsministeriet Departementet [mailto:jm@jm.dk]

Sendt: 12. november 2010 10:34

Til: fbr@fbr.dk; fdm@fdm.dk; dv@dv.dk; dommerforeningen@gmail.com; Formanden@dki.nu; ledelsessekretariat@politi.dk; karenmoestrupjensen@shret.dk; dt@datatilsynet.dk; forbrugerombudsmanden@fs.dk; erikfinnich@webspeed.dk; transport@transport.dtu.dk; landsformand@dk-u.dk; dcf@dcf.dk; mail@politiforbundet.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; \$Direktoratet for Kriminalforsorgen; samfund@advokatsamfundet.dk; post@cat-taxi.dk; tn@mctc.dk; hoeringsager@danskerhverv.dk; skovlokke@gmail.com; regioner@regioner.dk; post@retssikkerheds-fonden.dk; itd@itd.dk; mdp@advokatprince.dk; trafikoffer@fft.dk; center@humanrights.dk; noah@noah.dk; dtr@taxi.dk; dtl@dtl.eu; kl@kl.dk; kjeld.a.larsen@get2net.dk; er@homannlaw.dk; info@sikkertrafik.dk; kontakt@alkoholpolitik.dk; mail@danskeadvokater.dk; di@di.dk; 3f@3f.dk; livogtrafik@yahoo.dk; plan trg; db@db-dk.dk; mclf@mc-dk.dk; fdl@fdl-vm.dk

Emne: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven - Justitsministeriets journalnr. 2010-801-0031

Vedhæftet sendes høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

Med venlig hilsen

JUSTITS

02-12-2010