



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 13. december 2010  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsnr.: 2010-801-0031  
Dok.: AEC41181

**Kommenteret høringsoversigt vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.)**

## **I. Høringen**

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatrådet, Alkoholpolitisk Landsråd, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Dansk Cyklist Forbund, Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Danske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vejforening, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, DI – Organisation for erhvervslivet, Direktoratet for Kriminalforsorgen, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen for Trafikofre, Foreningen Liv og Trafik, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), KL (Kommunernes Landsforening), Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC-Touring Club Danmark, Motorcykelbranchens Landsforbund, Motorcykelimportørforeningen, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, præsidenterne for samtlige byretter, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik og Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet.

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

Justitsministeriet har modtaget høringsvar fra:

Advokatrådet, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Transport og Logistik (DTL), Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Politiforbundet, præsidenterne for samtlige byretter, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik og Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet.

Justitsministeriets bemærkninger til høringsvarene er anført med kursiv.

## **II. Høringssvarene**

### **1. Generelle bemærkninger**

**Forbrugerrådet** har vurderet, at lovforslaget ligger uden for rådets interesseområde, og har derfor undladt at forholde sig til forslaget.

**Præsidenten for Østre Landsret** finder ikke at burde udtale sig om de foreslåede bødestørrelser og øvrige sanktionsskærper. Præsidenten anfører samtidig, at forslaget i øvrigt ikke giver landsretten anledning til bemærkninger.

**Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet** har tilkendegivet, at trafikforskningsgruppen ikke på et forskningsmæssigt underbygget grundlag er i stand til at knytte bemærkninger til lovforslaget.

**Advokatrådet, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Forbrugerombudsmanden, Institut for Menneskerettigheder, Politiforbundet, præsidenterne for samtlige byretter og Præsidenten for Vestre Landsret** har ingen bemærkninger til lovforslaget.

### **2. Bemærkninger vedrørende bødeforhøjelser**

#### **2.1. Generelt om bødeforhøjelser og minimumsbøden**

**Dansk Kørelærer-Union** kan generelt tilslutte sig de foreslåede ændringer, men anbefaler dog, at princippet om nedsættelse af bøder til personer

med særlig lav indtægt genovervejes. Det anføres i den forbindelse, at det ofte er unge trafikanter, som er omfattet af lavindkomstgruppen, og dermed vil bødenedsættelserne i disse tilfælde kunne stå i kontrast til de skærpselser, der er vedtaget med særligt henblik på de unge trafikanter.

*Ifølge den gældende bestemmelse i færdselslovens § 118 a, stk. 2, kan bøder til personer med særlig lav indtægt udmåles til beløb, der ikke er delelige med 500. Sådanne bøder kan dog ikke fastsættes til beløb under 300 kr. Lovforslaget indebærer, at minimumsbøden for personer med særlig lav indtægt hæves fra 300 kr. til 500 kr. Færdselslovens bestemmelse om nedsættelse af bøder for personer med særlig lav indtægt skal ses i sammenhæng med straffelovens § 51, stk. 3, hvorefter der ved fastsættelsen af sumbøder skal tages særligt hensyn til den skyldiges betalingsevne og til den opnåede eller tilsigtede fortjeneste eller besparelse. Justitsministeriet finder ikke anledning til generelt at fravige dette udmålingsprincip. Ved at hæve minimumsbøden for lavindkomstgrupper sikres det imidlertid efter Justitsministeriets opfattelse, at bøderne på færdselsområdet også for denne gruppe opleves som følelige.*

**Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport Danmark (ITD)** er generelt afvisende over for bødeforhøjelser, som ligger ud over den almindelige prisudvikling, men anerkender dog, at der af præventive hensyn kan være behov for at hæve bøderne på særlige områder som f.eks. kørsel med euforiserende stoffer i blodet. Generelt er det dog DTL's og ITD's opfattelse, at de nuværende bødetakster allerede har en præventiv virkning. DTL og ITD anfører endvidere, at den almindelige prisudvikling siden år 2000 ifølge Danmarks Statistik har udgjort ca. 25 pct., hvorfor DTL og ITD savner en begrundelse for, at visse bødetakster foreslås hævet med væsentligt højere procentsatser. DTL og ITD er indforstået med, at minimumsbøden hæves til 1.000 kr. for alle trafikantgrupper. Ved at fastsætte en lavere minimumsbøde på 700 kr. for cyklister og fodgængere tilkendegives efter DTL's og ITD's opfattelse, at overtrædelser begået af disse trafikantgrupper har en bagatelagtig karakter. Endvidere bør minimumsbøden efter DTL's og ITD's opfattelse kunne fraviges i nedadgående retning, hvis de konkrete forhold i forbindelse med overtrædelser taler herfor. DTL og ITD anfører endvidere en række bemærkninger vedrørende tunge køretøjer, jf. nærmere punkt 2.1 nedenfor.

**DI Transport**, der har koordineret sine bemærkninger med Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), støtter lovforslagets

overordnede formål om at forbedre færdselssikkerheden og anfører, at det er væsentligt, at bødetaksterne er proportionale i forhold til den begåede forseelse og hverken opfattes som uden præventiv effekt eller som unødvendig hårde. DI Transport anfører i den forbindelse en række bemærkninger vedrørende tunge køretøjer, jf. nærmere punkt 2.1.2, 2.1.3 og 2.1.4 nedenfor.

**Forenede Danske Motorejere (FDM)** støtter generelt formålet med lovforslaget, men anfører, at en forhøjelse af bødesatserne ikke i sig selv nødvendigvis fører til en øget færdselssikkerhed, og at en sådan forhøjelse derfor ikke bør stå alene, men f.eks. suppleres med anvendelse af differentierede hastighedsgrænser. FDM anfører endvidere, at en regulering i overensstemmelse med prisudviklingen efter FDM's opfattelse alene ville føre til, at minimumsbøden på 500 kr. skulle forhøjes til 615 kr. Der henvises i øvrigt til punkt 2.3 nedenfor.

**Landsforeningen af Forsvarsadvokater** anfører, at bøder på færdselsområdet med de foreslåede bødeforhøjelser og princippet om absolut bødekumulation nemt vil kunne komme i konflikt med de øvre bødegrænser, som domstolene fastsætter ud fra proportionalitetshensyn.

**Rigspolitiet** tilslutter sig overordnet den foreslåede revision af bødetaksterne på færdselsområdet, idet det foreslåede bødeniveau efter Rigspolitiets opfattelse i højere grad er tidssvarende og dermed må forventes at have en positiv effekt på færdselssikkerheden. Der henvises i øvrigt til punkt 2.3 nedenfor.

**Rådet for Sikker Trafik** er meget positive over for de foreslåede bødeforhøjelser, men anfører, at lovforslagets trafiksikkerhedsmæssige effekt tillige afhænger af, at politikontrollen øges eller bibeholdes på det nuværende niveau.

*Som det fremgår af punkt 2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, indebærer de foreslåede bødeforhøjelser dels, at bødetaksterne på færdselsområdet generelt forhøjes som følge af den almindelige prisudvikling, dels at minimumsbøden hæves, og at bøderne for visse overtrædelser hæves yderligere under hensyn til den færdselssikkerhedsmæssige risiko, som overtrædelserne indebærer. Ved fastlæggelsen af de foreslåede minimumsbøder er der taget hensyn til, at en forhøjelse alene svarende til den almindelige prisudvikling siden 2000 uden oprunding ville medføre en minimumsbøde på ca. 640 kr., samt at minimumsbøden ved*

*overtrædelse af færdselsloven generelt ikke bør have en sådan beskeden størrelse, at den opleves som en formalitet snarere end en misbilligelse af lovovertrædelsen. Herunder er der taget hensyn til, at standsnings- og parkeringsafgiften udgør 510 kr., og at kontrolafgiften for at køre uden gyldig rejsehjemmel i S-tog nu er 750 kr. Efter Justitsministeriets opfattelse forekommer det overordnet ikke velbegrundet, at bøder for overtrædelse af færdselsloven fastsættes til lavere beløb end de nævnte afgifter. Der henvises i øvrigt til punkt 3.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, hvoraf det fremgår, at den nugældende minimumsbøde på 500 kr. efter Justitsministeriets opfattelse ikke kan antages at have nogen præventiv effekt af betydning.*

*Det er endvidere Justitsministeriets opfattelse, at overtrædelser, der begås med motordrevne køretøjer, generelt må vurderes som mere trafikfarlige for både føreren selv og andre trafikanter end de overtrædelser, der begås af såkaldte "bløde trafikanter" som gående og cyklister. Justitsministeriet bemærker i øvrigt, at begrundelsen for at indføre en minimumsbøde på færdselsområdet var, at der særligt på dette område er behov for klare og enkle regler, der sikrer, at borgere bliver behandlet ensartet overalt i landet, og at administrationen er let håndterbar. Justitsministeriet finder af denne grund ikke anledning til at afskaffe reglen om en fast minimumsbøde.*

*Som hidtil vil bøderne for flere overtrædelser efter de foreslåede forhøjede bødetakster skulle sammenlægges efter færdselslovens princip om absolut kumulation. Princippet om absolut kumulation kan dog i medfør af færdselslovens § 118 a, stk. 5, fraviges, når særlige grunde taler herfor. Domstolene og politiet vil således kunne nedsætte bøden, såfremt absolut kumulation vil medføre en meget høj samlet bøde, især hvis sigtedes indkomstforhold gør det antageligt, at vedkommende næppe nogensinde vil være i stand til at betale bøden. Endvidere kan der i konkrete tilfælde være behov for at nedsætte en kumuleret bøde, hvis den samlede størrelse i sig selv ikke forekommer rimelig.*

## **2.1. Overtrædelser hovedsageligt vedrørende tunge køretøjer**

### **2.1.1. Reglerne om køretøjers største bredde, længde og højde**

**Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport Danmark (ITD)** er uforstående over for forslaget om at hæve visse bødetakster på tungvognsområdet ud over prisudviklingen. Således giver

overtrædelsesstatistikkerne på dette område ifølge DTL og ITD intet færdselssikkerhedsmæssigt belæg for at antage, at det skulle være nødvendigt at hæve bøderne yderligere. Herunder kan DTL og ITD ikke acceptere forslaget om, at overtrædelse af reglerne om vægt og dimensioner fremover skal medføre betydeligt højere bøder end i dag.

*Overtrædelse af reglerne om køretøjers største bredde, længde og højde straffes efter de gældende retningslinjer med en bøde på 500 kr. Bortset fra ved overtrædelser af meget grov karakter foreslås denne bøde alene forhøjet til 1.000 kr. til føreren af køretøjet, hvilket svarer til den foreslåede minimumsbøde for motordrevne køretøjer. I de tilfælde, hvor en eventuel transportvirksomhed kan gøres ansvarlig for førerens overtrædelser, foreslås bøden som udgangspunkt fastsat til 2.000 kr. Den højere bøde til transportvirksomheden skal ses i lyset af, at kørslen udføres i dennes interesse, og at en eventuel besparelse ved manglende overholdelse af reglerne i bekendtgørelsen derved kommer virksomheden til gode. Som det fremgår af punkt 3.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, kan den nugældende minimumsbøde på 500 kr. efter Justitsministeriets opfattelse ikke antages at have nogen præventiv effekt af betydning.*

### **2.1.2. Køre- og hviletidsreglerne**

**Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport Danmark (ITD)** finder, at der på køre- og hviletidsområdet gælder et urimeligt højt bødeniveau for bagatelovertrædelser, ligesom det objektive ansvar for arbejdsgiveren ifølge DTL og ITD bør afskaffes.

**DI Transport** henviser til et oplæg, som tidligere er sendt til bl.a. Justitsministeriet, og som indeholder en række forslag til lempelser af visse sanktioner på køre- og hviletidsområdet.

*Som det fremgår af punkt 3.2.2.3.5 og 3.2.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, foreslås der ingen forhøjelser af bøderne for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid.*

*Justitsministeriet overvejer i øjeblikket sammen med Rigsadvokaten, Rigspolitiet og dele af transportbranchen, om der kan være grundlag for at foretage visse justeringer af sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet. Oplægget fra DI Transport indgår i Justitsministeriets overvejelser.*

### 2.1.3. Reglerne om overlæs

**Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport Danmark (ITD)** anfører, at der ikke i lovforslaget er angivet nogen særlig begrundelse for, hvorfor bøderne for overtrædelse af reglerne om overlæs bør hæves i et omfang som foreslået. DTL og ITD finder i stedet, at de nugældende bødetakster bør fastholdes. DTL og ITD foreslår endvidere, at der gøres op med de nugældende retningslinjer om, at bøden i gentagelsestilfælde forhøjes for hver forstraf, og at bøden ved flere end 10 forstraffe fordobles, hvis der er indbyrdes gentagelsesvirkning mellem forstraffene. DTL og ITD foreslår i den forbindelse, at princippet om en 2-årig gentagelsesvirkningsperiode afskaffes. Som begrundelse for forslagene anfører DTL og ITD navnlig, at vognmandsvirksomheder med mange biler rammes væsentligt hårdere af sanktionssystemet end virksomheder med få biler, idet det er svært for en stor virksomhed med mange biler at nå udløbet af en gentagelsesvirkningsperiode på 2 år. DTL og ITD anfører endvidere vedrørende det objektive ansvar for ejeren (brugeren) i sager om overlæs, at der er situationer, hvor det er tvivlsomt, om overtrædelserne kan siges at være begået i dennes interesse, herunder tilfælde, hvor en chauffør har tilsidesat arbejdsgiverens instruktioner.

**DI Transport** er enig med DTL og ITD i, at der for så vidt angår det objektive ansvar for ejeren (brugeren) i sager om overlæs kan være situationer, hvor det er tvivlsomt, om overtrædelserne kan siges at være begået i dennes interesse, herunder tilfælde, hvor en chauffør har tilsidesat arbejdsgiverens instruktioner.

**Rigsadvokaten** anfører, at der bør ske en regulering af det særlige bødetillæg, som indebærer, at bøden til ejeren (brugeren) ved gentagne overtrædelser af reglerne om overlæs forhøjes med 200 kr. pr. forstraf. Rigsadvokaten foreslår således, at bødetillægget til ejeren (brugeren) i disse tilfælde forhøjes til 1.000 kr. pr. forstraf. Efter Rigsadvokatens opfattelse kan retningslinjerne om fordobling af bøden til ejeren (brugeren) ved flere end 10 forstraffe samtidig udgå.

*For så vidt angår tunge køretøjer med en tilladt totalvægt over 3.500 kg indebærer lovforslaget, at bøden for overtrædelse af reglerne om totalvægt stiger fra 100 kr. til 150 kr. pr. pct. for føreren og fra 250 kr. til 350 kr. pr. pct. for ejeren (brugeren). Der er alene tale om en bødeforhøjelse i overensstemmelse med løn- og prisudviklingen siden seneste regulering*

*i 1999 med oprunding til nærmeste beløb deleligt med 25 kr. Lovforslaget indebærer endvidere, at bøden for overtrædelse af reglerne om akseltryk stiger fra 20 kr. til 75 kr. pr. pct. for føreren og fra 50 kr. til 150 kr. pr. pct. for ejeren (brugeren). Begrundelsen for disse forhøjelser er, at bøderne for overtrædelse af reglerne om akseltryk ikke har været reguleret siden 1991, og at de nuværende takster efter Justitsministeriets (og Rigsadvokatens) opfattelse må karakteriseres som meget beskedne.*

*Justitsministeriet bemærker i øvrigt, at de særlige retningslinjer om en 2 års gentagelsesvirkningsperiode for overtrædelse af reglerne om overlæs har haft væsentlig betydning for sanktionssystemet på området. Det findes derfor efter Justitsministeriets opfattelse velbegrundet at fastholde de nugældende retningslinjer om forhøjet straf i gentagelsestilfælde inden for en gentagelsesvirkningsperiode på 2 år.*

*Ved gentagne overtrædelser af reglerne om akseltryk samt reglerne om totalvægt begået med mindre køretøjer (tilladt totalvægt på op til 3.500 kg) skal der efter de nugældende retningslinjer ske en forhøjelse af bøden til ejeren (brugeren) med 200 kr. pr. forstraf. For så vidt angår overtrædelse af reglerne om totalvægt begået med tunge køretøjer (tilladt totalvægt på over 3.500 kg) udgør bødetillægget til ejeren (brugeren) i gentagelsestilfælde 1.000 kr. pr. forstraf. Derudover skal bøden til ejeren (brugeren) – ud over det faste bødetillæg for hver forstraf – fordobles, hvis der er flere end 10 forstraffe med indbyrdes gentagelsesvirkning.*

*Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at bødetillæggene bør reguleres sammen med det øvrige sanktionssystem på området. Justitsministeriet finder det imidlertid for vidtgående at femdoble det nævnte bødetillæg på 200 kr. til 1.000 kr. Justitsministeriet finder derudover, at bødetillægget ved gentagne overtrædelser af reglerne om totalvægt begået med tunge køretøjer (som i dag udgør 1.000 kr. pr. forstraf) fortsat bør være højere end det tilsvarende tillæg i sager om overlæs med mindre køretøjer. Justitsministeriet foreslår på denne baggrund, at de nævnte bødetillæg reguleres i overensstemmelse med prisudviklingen siden de seneste reguleringer i henholdsvis 1999 og 1991. Bødetillæggene foreslås således forhøjet fra henholdsvis 200 kr. til 300 kr. og fra 1.000 kr. til 1.400 kr. pr. forstraf. Som nævnt er der alene tale om en pristalsregulering af de pågældende beløb med oprunding til nærmeste beløb deleligt med 100.*

*Samtidig foreslår Justitsministeriet i lyset af høringssvarene fra Dansk*



*Transport og Logistik (DTL), DI Transport, International Transport Danmark (ITD) og Rigsadvokaten at ophæve den særlige regel om, at bøden til ejeren (brugeren) for overtrædelse af reglerne om overlæs i gentagelsestilfælde – ud over det faste bødetillæg for hver forstraf – fordobles, hvis der er flere end 10 forstraffe med indbyrdes gentagelsesvirkning.*

*Bemærkningerne i lovforslaget er ændret i overensstemmelse hermed, jf. herved punkt 3.2.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.*

*Justitsministeriet skal henlede opmærksomheden på, at regeringen og forligspartierne bag aftalerne om en grøn transportpolitik den 26. november 2010 i forbindelse med "Aftale om Bedre mobilitet" har besluttet at indføre visse ændringer af de materielle regler om overlæs, således at grænserne for tilladt akseltryk og tilladt totalvægt for tunge køretøjer forhøjes. Ordningen forventes at træde i kraft den 1. juli 2011.*

#### **2.1.4. Reglerne om særtransport**

**Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport og International Transport Danmark (ITD)** anfører, at der ved fastsættelsen af bødetakster for overtrædelse af reglerne om særtransport bør sondres mellem kørsel helt uden tilladelse, overtrædelse af vilkårene for en udstedt tilladelse, andre uoverensstemmelser mellem kørslen og tilladelsen samt kørsel uden at medbringe den udstedte tilladelse. Således bør det efter organisationernes opfattelse fremgå af bemærkningerne til lovforslaget, at mindre afvigelser i forhold til en udstedt tilladelse ikke skal straffes lige så hårdt som kørsel helt uden en tilladelse.

*Som det fremgår af punkt 3.2.2.3.4.4 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, er overtrædelserne af reglerne om særtransport i lovforslaget opdelt i kategorier, således at der med hensyn til bødefastsættelsen sondres mellem kørsel helt uden tilladelse, overtrædelse af vilkår eller krav om anvendelse af ledsagebil, overtrædelse af andre centrale vilkår, hastighedsovertrædelser og øvrige overtrædelser eller tilsidesættelse af vilkår.*

#### **2.2. Overtrædelser vedrørende cyklister**

**Dansk Cyklist Forbund** anfører, at ulykkesstatistikkerne ikke peger i retning af et øget trafikikkerhedsproblem med cyklister, og at bøder på

1.000 kr. til cyklister i de fleste tilfælde vil stå i misforhold til forseelsen, ligesom sådanne bødestørrelser ikke vil føre til en mere trafiksikker adfærd. De cyklistovertrædelser, som efter lovforslaget skal medføre en skærpet bøde på 1.000 kr., er efter Dansk Cyklist Forbunds opfattelse ikke generelt forbundet med en trafikfarlighed, der kan begrunde den skærpede bøde. Efter forbundets opfattelse bør der således alene kunne udmåles en skærpet bøde til cyklister i tilfælde, hvor den begåede overtrædelse har medført konkret fare for cyklisten selv og andre. Forbundet anfører endvidere, at den foreslåede minimumsbøde for cyklister på 700 kr. i sig selv er udtryk for en forhøjelse, der overstiger pristalsreguleringen, idet en sådan regulering alene kan begrunde en stigning i bødeniveauet fra 500 til ca. 600 kr. Derudover peger forbundet på, at højere bødetakster bør følges op med mere synligt færdselspoliti og øget politikontrol.

*Som det fremgår af punkt 3.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, er bødefastsættelsen på færdselsområdet i høj grad baseret på standardbødetakster. Efter Justitsministeriets opfattelse kan cyklisters adfærd skabe trafikfarlige situationer, der er alvorlige for andre trafikanter, og ved overtrædelser, der generelt må betragtes som særligt trafikfarlige, bør standardbøden for cyklister fastsættes til 1.000 kr. frem for den foreslåede minimumsbøde på 700 kr. Fastsættelsen af den forhøjede standardbødetakst vil dog ikke afskære domstolene fra i særlige tilfælde efter en konkret, individuel vurdering at fravige taksten i op- eller nedadgående retning i den enkelte sag.*

### **2.3. Bemærkninger vedrørende bødeforhøjelser i øvrigt**

**Forenede Danske Motorejere (FDM)** efterlyser en begrundelse for, at bøden for at anvende håndholdt mobiltelefon under kørslen foreslås hævet til 1.500 kr.

*Som det fremgår af punkt 2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, foreslås bøderne for visse overtrædelser hævet ud over pristalsudviklingen under hensyn til den færdselssikkerhedsmæssige risiko, som overtrædelserne indebærer. Herunder foreslås det, at bøden for anvendelse af håndholdt mobiltelefon for førere af motordrevne køretøjer hæves fra 500 til 1.500 kr. Justitsministeriet finder, at anvendelse af håndholdt mobiltelefon under kørsel generelt kan være distraherende og forringende for førerens reaktionsevne. Dette kan indebære en nærliggende risiko for, at føreren er uopmærksom på den øvrige trafik, vejforløb mv., eller*

*at føreren mister herredømmet over køretøjet med deraf følgende risiko for person- eller tingskade. Det må endvidere antages, at omfanget af overtrædelser har været stigende, siden forbuddet mod anvendelse af håndholdt mobiltelefon under kørslen blev indført i 1998. På den baggrund finder Justitsministeriet det velbegrundet at hæve bøden til 1.500 kr.*

**Rigspolitiet** foreslår, at det overvejes at ligestille bøden for kørsel uden kørekort i traktor med bøden for kørsel uden kørekort i bil, således at bødestørrelsen i højere grad afspejler den færdselssikkerhedsmæssige risiko, der er forbundet med, at en traktorfører ikke som minimum har bestået en køreprøve i forbindelse med erhvervelse af traktorkørekort eller har erhvervet kørekort til almindelig bil.

*Ved udmåling af bøder for kørsel i bil eller på motorcykel uden at have (gen)erhvervet kørekort skal der tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel, jf. færdselslovens § 117 d, stk. 2. Bøden afspejler således i disse tilfælde de udgifter, der er forbundet med at erhverve eller generhverve kørekort. Da udgifterne forbundet med at erhverve særligt kørekort til traktor (motorredskab) efter den nuværende ordning må antages at være væsentlig mindre end udgifterne ved at erhverve kørekort til bil eller motorcykel, finder Justitsministeriet ikke grundlag for at fastsætte bøden for kørsel i traktor uden kørekort til samme beløb som bøden for kørsel i bil uden kørekort.*

*Justitsministeriet forventer i indeværende folketingssamling at fremsætte et særskilt lovforslag om knallerter, hvor der bl.a. vil blive lagt op til at indføre krav om kørekort til lille knallert. I det pågældende lovforslag forventes der endvidere at blive lagt op til, at bøden for kørsel uden kørekort til lille knallert skal fastsættes til 2.000 kr., og at denne bøde ikke skal nedsættes til det halve for unge under 18 år eller personer med særlig lav indtægt. I lyset heraf finder Justitsministeriet, at bøden for kørsel med traktor eller motorredskab uden kørekort tilsvarende kan fastsættes til en bøde på 2.000 kr., som ikke nedsættes til det halve for personer under 18 år eller personer med særlig lav indtægt. Bemærkningerne til lovforslaget er ændret i overensstemmelse hermed, jf. herved punkt 3.2.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.*

### **3. Bemærkninger vedrørende obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret**

**Forenede Danske Motorejere (FDM)** støtter forslaget til skærpede sanktioner.

**Landsforeningen af Forsvarsadvokater** anfører, at skærpede regler om konfiskation kan føre til flere tilfælde af brugstyveri af biler og chancepræget kørsel i den forbindelse.

**Rigspolitiet** tilslutter 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.

*Der henvises til punkt 4.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget om Justitsministeriets overvejelser vedrørende indførelse af adgang til obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret.*

#### **4. Bemærkninger vedrørende skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer**

**Forenede Danske Motorejere (FDM)** støtter forslaget til skærpede sanktioner.

**Landsforeningen af Forsvarsadvokater** anfører, at der ikke i lovforslaget ses at være fremført tungtvejende argumenter for at skærpe sanktionerne for overtrædelse af nulgrænsen, således at den almindelige reaktion herpå fremover vil være ubetinget frakendelse af førerretten.

**Rigsadvokaten** anmoder om, at der i lovforslaget tages stilling til anvendeligheden af færdselslovens § 128, stk. 2, i sager, hvor to eller flere tilfælde af spirituskørsel, overtrædelse af nulgrænsen eller føreevnekriteriet, som isoleret ville føre til betinget frakendelse af førerretten, i forning udløser en ubetinget frakendelse. Herunder finder Rigsadvokaten, at der bør tages stilling til tilfælde, hvor de pågældende overtrædelser er begået under samme kørselsforløb.

*Hvad angår begrundelsen for at skærpe sanktionerne for overtrædelse af nulgrænsen henvises til punkt 5.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.*

*Det følger af færdselslovens § 128, stk. 2, at ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af føreevnekrite-*

*riet under skærpende omstændigheder sker for et tidsrum af mindst 3 år. På baggrund af Rigsadvokatens høringssvar har Justitsministeriet justeret lovforslaget, herunder formuleringen af § 128, stk. 2, så det nu fremgår, at der ved alle spirituskørsler og overtrædelser af § 54, stk. 1 eller 2, som udløser en ubetinget frakendelse, vil skulle udmåles en frakendelsestid på mindst 3 år. Dette vil således også gælde tilfælde, hvor den ubetingede frakendelse er en følge af samtidig pådømmelse af flere spirituskørsler eller overtrædelser af § 54, stk. 1 eller 2, som i sig selv alene ville medføre en betinget frakendelse, herunder flere forhold begået under samme kørselsforløb.*

## **5. Økonomiske og administrative konsekvenser mv.**

**Domstolsstyrelsen** anfører, at 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 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.

**Rigspolitiet** bemærker, 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 skønmæssigt vil beløbe sig til 10-15 mio. kr., som ikke bør afholdes inden for politiets nuværende bevillingsmæssige rammer. Under hensyn til kompleksiteten af de nødvendige ændringer af politiets IT-systemer vurderer Rigspolitiet det ikke som realistisk, at en fuld IT-mæssig understøttelse kan være implementeret inden det i udkastet foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt den 1. juli 2011. Rigspolitiet bemærker endvidere, at manuel sagsbehandling, som ved tidligere ændringer af færdselsloven har været brugt i en overgangsperiode, vil være særdeles uhensigtsmæssig, da lovforslaget omfatter alle typer af sager og ikke blot enkeltstående sagstyper. Rigspolitiet henstiller derfor til, at ikrafttrædelsestidspunktet i lovforslaget tidligst fastsættes til den 1. januar 2012.

**Rådet for Sikker Trafik** påpeger, at det af hensyn til pressedækning og information til borgerne omkring de foreslåede ændringer vil være mest hensigtsmæssigt, at ikrafttrædelsesdatoen for lovforslaget ikke fastsættes til en dato midt i sommerferieperioden, hvor mange mennesker er ude at

rejse.

*Der henvises til punkt 7 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget om lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser mv.*

*Justitsministeriet har på baggrund af høringssvarene fra Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik justeret lovforslaget, således at ikrafttrædelsestidspunktet ændres fra den 1. juli 2011 til den 1. januar 2012.*

## **6. Andet**

**Rådet for Sikker Trafik** finder, at kørsel uden lovpligtig brug af sikkerhedssele eller styrthjelm bør være omfattet af klippekortordningen. Rådet anbefaler derudover, at klippekortordningen skærpes, således at der i for så vidt angår vejstrækninger med en hastighedsgrænse over 60 km i timen tildeles klip allerede ved hastighedsoverskridelser på over 20 pct.

*Færdselslovens klippekortordning omfatter grovere overtrædelser af færdselslovens regler, hvilket navnlig vil sige adfærdsbaserede forseelser, der er væsentlige for trafiksikkerheden, Ordningen omfatter bl.a. tilsidesættelse af krav til og forbud mod overhaling, kørsel over for rødt lys, kørsel mod kørselsretningen, kørsel venstre om helleanlæg, vigepligtsforseelser og hastighedsoverskridelser med mere end 30 pct. Ordningen omfatter endvidere tilsidesættelse af en række pligter, som en fører med mindreårige passagerer i visse tilfælde har til at sikre overholdelsen af færdselslovens regler om sikkerhedsseler, sikkerhedsudstyr til børn og antallet af passagerer, der lovligt kan befordres. Justitsministeriet har ikke aktuelle planer om at indføre klip for tilsidesættelse af reglerne om sikkerhedsseler og styrthjelm eller for hastighedsoverskridelser på over 20 pct. på visse vejstrækninger.*

## **III. Lovforslaget**

Det fremsatte lovforslag adskiller sig fra det udkast, der har været i høring, på følgende punkter:

**1.** Den foreslåede formulering af færdselslovens § 128, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 14), er justeret, så det nu fremgår, at der ved alle spirituskørsler og overtrædelser af § 54, stk. 1 eller 2, som udløser en ubetinget frakendelse, vil skulle udmåles en frakendelsestid på mindst 3 år. Dette vil således også gælde tilfælde, hvor den ubetingede frakendelse er en

følge af samtidig pådømmelse af flere spirituskørsler eller overtrædelser af § 54, stk. 1 eller 2, som i sig selv alene ville medføre en betinget frakendelse, herunder flere forhold begået under samme kørselsforløb.

**2.** Lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse (lovforslagets § 2) er ændret, således at forslaget nu foreslås sat i kraft den 1. januar 2012 i stedet for den 1. juli 2011.

**3.** Det er tilføjet i bemærkningerne, at de særlige bødetillæg til ejeren (brugeren) i sager om overlæs i gentagelsestilfælde også foreslås pristalsreguleret, således at det nugældende tillæg på 200 kr. pr. forstraf i sager om overtrædelse af reglerne om akseltryk samt reglerne om totalvægt begået med mindre køretøjer (tilladt totalvægt på op til 3.500 kg) forhøjes til 300 kr., mens det nugældende tillæg på 1.000 kr. pr. forstraf i sager om overtrædelse af reglerne om totalvægt begået med tunge køretøjer (tilladt totalvægt på over 3.500 kg) forhøjes til 1.400 kr. Samtidig er det i bemærkningerne forudsat, at der sker ophævelse af den særlige praksis om, at bøden til ejeren (brugeren) for overtrædelse af reglerne om overlæs i gentagelsestilfælde – ud over det faste bødetillæg for hver forstraf – fordobles, hvis der er flere end 10 forstraffe med indbyrdes gentagelsesvirkning. Der henvises til punkt 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

**4.** Det er endvidere tilføjet i bemærkningerne, at bøden for kørsel med traktor eller motorredskab uden kørekort med forslaget forudsættes fastsat til en bøde på 2.000 kr., som ikke nedsættes til det halve for personer under 18 år eller personer med særlig lav indtægt. Der henvises til punkt 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

**5.** Der er foretaget en række redaktionelle ændringer i lovforslagets undertitel, § 1, nr. 1,2,5,6,9,10 og 11.

Herudover er der foretaget visse præciseringer i lovforslagets bemærkninger.