



JUSTITSMINISTERIET

Civilafdelingen

Dato: 14. januar 2014
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Asger Weber
Sagsnr.: 2013-801-0015
Dok.: 1024950

Kommenteret høringsoversigt om forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod kørsel i påvirket tilstand m.v.)

I. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, 3F's Transportgruppe, Alkoholpolitisk Landsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Transport, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Advokatrådet, Campingbranchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Metal, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vejforening, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Danske Regioner, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Direktoratet for Kriminalforsorgen, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Finans og Leasing, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen for Trafikofre, Foreningen Liv og Trafik, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC-Touring Club Danmark, Motorcykelbranchens Landsforbund, Movia, OAH-Trafik,

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Sundhedsstyrelsen, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelsesråd, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og Ældre Sagen.

Justitsministeriet har modtaget høringsvar fra følgende:

Østre Landsret og Vestre Landsret, samtlige byretter, 3F's Transportgruppe, Advokatrådet, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Kørelærer-Union, Danske Regioner, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Finans og Leasing, Forbrugerombudsmanden, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Offentlige Anklagere, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC-Touring Club Danmark, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

Justitsministeriets bemærkninger til høringsvarene er anført med *kursiv*.

II. Høringsvarene

1. Generelle bemærkninger til lovudkastet

Samtlige byretter, 3F's Transportgruppe, Dansk Kørelærer-Union, Domstolsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Frie Danske Lastbilvognmænd, Institut for Menneskerettigheder, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten og Rigspolitiet har ingen bemærkninger til lovudkastet.

Dansk Byggeri anfører, at organisationen i lyset af de alvorlige konsekvenser, som kørsel i alkohol- eller narkopåvirket tilstand kan have, ser positivt på de foreslåede skærper af reglerne om generhvervelse af førerretten og konfiskation samt på muligheden for straksfratagelse af kørekortet.

Dansk Erhverv og **DTL** støtter intentionerne om at nedbringe antallet af påvirkede trafikanter og ser derfor umiddelbart positivt på det foreliggende forslag.

Datatilsynet understreger mere generelt, at behandling af personoplysning

ger skal ske under behørig iagttagelse af persondatalovens og sikkerhedsbekendtgørelsens regler.

DTU Transport finder, at der er dokumentation for, at alle tre elementer i forslaget – generhvervelse efter ubetinget frakendelse som følge af narkokørsel mv., øget adgang til konfiskation og straksfratagelse af kørekortet – vil virke fremmende for trafiksikkerheden.

Finans og Leasing støtter forslagets formål om så vidt muligt at forhindre spiritusbilister i at køre spirituskørsel, herunder muligheden for at konfiskere spiritusbilistens egen bil.

FDM bakker op om forslaget om at skærpe sanktionerne for spiritus- og narkokørsel, herunder muligheden for straksfratagelse af kørekortet.

MC-Touring Club Danmark er grundlæggende imod de foreslåede ændringer af færdselsloven og finder, at en skærpelse af de allerede meget skrappe sanktioner på området ikke vil føre til nævneværdigt færre tilfælde af spiritus- og narkokørsel.

Rådet for Sikker Trafik kan fuldt ud tiltræde intentionen om at styrke indsatsen over for spiritus- og narkobilisme med henblik på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, idet alt for mange personer fortsat bliver ofre i trafikken som følge af trafikanter, der er påvirket af spiritus og/eller narko. Det fremgår således af rapporten fra DRUID (Driving under the influence of alcohol, drugs and medicine), at der generelt er syv gange større risiko for at blive skyld i en ulykke, hvis man er påvirket af alkohol, i forhold til, hvis man er ædru, og at jo højere promillen er, desto større er risikoen.

2. Kursus i alkohol, narko og trafik (A/N/T-kursus)

Danske Regioner er enige i forslaget om at ændre de nuværende A/T-kurser til såkaldte A/N/T-kurser, som herefter også vil omfatte personer, der frakendes førerretten på grund af narkokørsel. Kurserne har således en adfærsændrende karakter, og en evalueringsrapport fra DTU Transport fra 2009 viser et fald i recidiv til spirituskørsel med 40 pct. efter indførelsen af A/T-kurserne den 1. marts 2002. Endvidere kan målgruppen rummes i samme kursusforløb, da det er erfaringen, at en del af de nuværende kursister også har erfaring med kørsel under påvirkning af narkotika. Personer dømt efter færdselslovens § 54, stk. 2, bør dog ikke omfattes af

A/N/T-kurset, da sådanne personer ikke er en del af en rusmiddelkultur. Der skønnes endvidere ikke at være behov for at udvide kurset med yderligere en lektion, da flere af de grundlæggende elementer i den eksisterende undervisningsplan også vil kunne anvendes på et A/N/T-kursus. I stedet bør de enkelte lektioner udvides med den tid, der skønnes nødvendig i forhold til den udvidede målgruppe. En tidsmæssig udvidelse vil kunne betyde en stigning i kursusgebyret på 2.500 kr., herunder også for de personer, der har kørt spirituskørsel. Rapporten fra DTU fremhæver i øvrigt, at varigheden på 4 uger er passende i forhold til det adfærdsændrende formål. Det anbefales, at der forud for udarbejdelsen af en ny undervisningsplan for A/N/T-kurset iværksættes en undersøgelse af de forskningsbaserede erfaringer, der eksisterer med rehabiliteringskurser for narkotikapåvirkede førere i andre lande.

FDM støtter forslaget om, at indholdet af de såkaldte A/T-kurser udvides til at omfatte et bredere pensum.

Rådet for Sikker Trafik kan fuldt ud tiltræde, at generhvervelsen af førerretten betinges af gennemførelsen af et kursus af den omhandlede karakter, der herefter vil være et obligatorisk element i forhold til såvel de personer, der fratages førerretten som følge af spirituskørsel, som de personer, der fratages førerretten som følge af narkokørsel mv. Rådet så i øvrigt gerne, at der i endnu videre omfang blev indført ordninger med et sådant behandlingsmæssigt sigte.

Som anført under pkt. 3.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger finder Justitsministeriet, at overtrædelse af bestemmelserne om påvirkning af alkohol, stoffer og de øvrige tilstande, som er omfattet af føreevnekriteriet, indebærer ligeartede, alvorlige risici for færdselssikkerheden. Justitsministeriet finder det derfor væsentligt, at der gennem et kursusforløb er mulighed for at bearbejde holdningen hos alle personer, der har fået frataget førerretten på grund af kørsel i påvirket tilstand. Kravet om gennemførelse af et A/N/T-kursus foreslås med lovforslaget derfor at skulle gælde for alle personer, der har fået frataget førerretten betinget eller ubetinget som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2. Det samme gælder for personer, der har fået pålagt et kørselsforbud for tilsvarende forhold.

Justitsministeriet vil, hvis lovforslaget vedtages, i samarbejde med Rigspolitiet fastlægge det nærmere indhold og omfang af A/N/T-kurset, jf. pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Der vil i den forbindelse

blive taget nærmere stilling til, i hvilket omfang der kan være anledning til at ændre og eventuelt udvide det nuværende kursus. Justitsministeriet finder det i den forbindelse naturligt, at Danske Regioner, som står for afviklingen af kurserne, i fornødent omfang inddrages i dette arbejde.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 4-10 (ændring af færdselslovens §§ 60 og 60 a), og bemærkningerne hertil.

3. Konfiskation som følge af spiritus- og narkokørsel mv.

Advokatrådet, Landsforeningen af Forsvarsadvokater og MC-Touring Club Danmark anfører, at der ikke i lovforslaget er bemærkninger eller statistiske oplysninger, der kan begrunde et særligt behov for at udvide den nuværende konfiskationsordning. Færdselslovens § 133 a er således i perioden fra 2005 til 2011 skærpet fem gange, og der er ikke dokumenteret et påtrængende behov for yderligere skærpelser.

Dansk Erhverv og DTL har med tilfredshed noteret sig, at lovforslaget ikke åbner for yderligere muligheder for at konfiskere et virksomhedsejet køretøj, hvis en ansat overtræder de foreslåede regler. Det er efter organisationens opfattelse i øvrigt generelt betænkeligt, at forslaget vil medføre en vis uensartethed i håndhævelsen, alt efter om det pågældende køretøj er ejet, leaset eller belånt.

DTU Transport bemærker, at forslaget om obligatorisk konfiskation ved en promille på over 2,00 med meget stor sandsynlighed vil begrænse spirituskørsel betydeligt. Det vil dog ikke forhindre dette, da kørsel med høje promiller ofte er forbundet med et generelt alkoholproblem hos føreren. Nogle førere vil derfor efter en konfiskation finde en anden bil at køre i. Det foreslås derfor, at der for de relevante førere med meget høje promiller lægges vægt på egentlig behandling og/eller installation af alkoholås i køretøjet.

Finans og Leasing og **FDM** henviser til en kendelse af 21. oktober 2013 fra Østre Landsret. I kendelsen udtaler landsretten bl.a., at det følger af straffelovens § 76, stk. 3, og forarbejderne til færdselslovens § 133 a, at særligt sikrede rettigheder over motorkøretøjer som udgangspunkt ikke berøres af en konfiskation.

Forsikring og Pension og **Finans og Leasing** bemærker, at branchen alle-

rede i dag har udfordringer med sagsbehandlingstiden med hensyn til de køretøjer med ejendomsforbehold, som omfattes af konfiskationsreglerne. Med en forventet stigning i antallet af konfiskerede køretøjer opfordres myndighederne derfor til at udlevere beslaglagte køretøjer til rettighedshaverne hurtigst muligt.

Finans og Leasing bemærker i den forbindelse, at konfiskation og beslaglæggelse er en væsentlig misligholdelsesgrund i alle standardkøbekontrakter, gældsbreve og pantsætningsdokumenter, og kreditgiver vil derfor altid hæve kontrakten, hvis bilen konfiskeres eller beslaglægges, og gøre sit ejendomsforbehold eller pant gældende, herunder i relevante tilfælde tilbage tage bilen via fogedretten.

FDM finder det uacceptabelt, at der er forskellige konsekvenser for bilejerne afhængigt af, om de ejer bilen eller har købt bilen med ejendomsforbehold eller leaset bilen. Lovforslaget kan således bringe en bilejer i en uheldig situation, hvis bilen lånes ud til en person, der kører spirituskørsel. Selvom lovforslaget vil slå hårdt ned på narkokørsel, lægges der tilsyneladende ikke op til at konfiskere narkobilisters køretøj.

Rådet for Sikker Trafik vurderer, at det ikke kan afvises, at forslaget om obligatorisk konfiskation ved en promille på over 2,00 vil have en præventiv effekt. Da en person med en sådan promille er livsfarlig både for sig selv og for omgivelserne, kan tiltaget fremkomme forståeligt. Ved at fjerne bilen, fjerner man også det ”våben”, som i hænderne på den ekstremt berusede person kan være dødeligt, og som der er set alt for mange eksempler på. Rådet udtaler sig derfor ikke imod forslaget, ligesom forslaget om udvidelse af området for obligatorisk konfiskation i gentagelsestilfælde tiltrædes. Dog kan konfiskation ikke i sig selv forhindre en gentagelse af kørsel i påvirket tilstand, da en række af disse bilister må formodes alligevel at ville kunne få adgang til en bil.

Forslaget om at udvide færdselslovens konfiskationsregler er blot ét element i en bred vifte af tiltag i en ny strategi mod spiritus- og narkobilisme, der blev lanceret i november 2013. Der henvises herom i øvrigt til pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Som anført under pkt. 4.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er det Justitsministeriets opfattelse, at spiritus- og narkokørsel i endnu højere grad end i dag bør medføre konfiskation som en effektiv og konsekvent reaktion over for disse alvorlige færdselslovsovertrædelser. En udvidet brug

af obligatorisk konfiskation vil – i sammenhæng med en tilsvarende udvidet adgang til beslaglæggelse som en konsekvens heraf – kunne medvirke til at undgå, at de pågældende på ny begår overtrædelser af færdselsloven.

Derfor foreslås det at udvide brugen af obligatorisk konfiskation i tilfælde af både spiritus- og narkokørsel. Forslaget om obligatorisk konfiskation i førstegangstilfælde omfatter dog alene kørsel i spirituspåvirket tilstand med en objektivt konstaterbar promille på over 2,00, jf. herved pkt. 4.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Et tilsvarende objektivt konstaterbart kriterium findes ikke i tilfælde af narkokørsel mv., hvor der dog i grove tilfælde vil kunne ske konfiskation efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 133 a, stk. 1, der også gælder i førstegangstilfælde. Der henvises om denne bestemmelse i øvrigt til pkt. 4.1.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For så vidt angår spørgsmålet om konfiskation af et køretøj i tilfælde, hvor gerningsmanden ikke selv ejer køretøjet, eller hvor der består særligt sikrede rettigheder i køretøjet, kan Justitsministeriet som anført under pkt. 4.1.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger henvise til, at det følger af straffelovens § 76, stk. 2, at konfiskation kun kan ske hos den, der er ansvarlig for lovovertrædelser, og hos den, på hvis vegne den pågældende har handlet. Det følger heraf, at konfiskation af et motorkøretøj i medfør af færdselslovens § 133 a ikke kan ske, hvis den pågældende ikke selv ejer køretøjet.

Der kan dog i medfør af straffelovens § 77 a ske konfiskation af et køretøj, der ejes af eksempelvis en samlever, når det på grund af ganske særlige omstændigheder må befrygtes, at køretøjet på ny vil blive brugt ved en strafbar handling, jf. herved Østre Landsrets kendelse af 26. december 1993, refereret i Anklagemyndighedens Årsberetning 1993, s. 91 f.

Det bemærkes, at der med lovforslaget ikke lægges op til at ændre de nævnte betingelser for konfiskation af et køretøj, som gerningsmanden ikke selv ejer, eller hvori der består særligt sikrede rettigheder.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 20-30 (forslaget til færdselslovens § 133 a), og bemærkningerne hertil.

4. Straksfratagelse af kørekortet i forbindelse med kørsel i påvirket tilstand

Østre Landsret og **Vestre Landsret** anfører, at en beslutning om ikke at indsætte en særskilt bestemmelse i lovforslaget om domstolsprøvelse ved straksfratagelse af kørekortet ikke er til hinder for, at der under en eventuel straffesag om overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 2. pkt. (om kørsel uden at have kørekortet hos sig), kan ske prøvelse af fratagelsens gyldighed, såfremt den sigtede/tiltalte gør gældende, at betingelserne herfor ikke var opfyldt.

Advokatrådet, **Landsforeningen af Forsvarsadvokater** og **International Transport Danmark (ITD)** anfører, at der i lovforslaget ikke er bemærkninger eller statistiske oplysninger, der kan begrunde et særligt behov for forslaget om straksfratagelse af kørekortet. I praksis får en spiritusbilist i dag (med rette) frataget bilnøglerne, som herefter kan afhentes hos politiet af en person, der er i stand til at føre bilen, og som kan fremvise en fuldmagt fra ejeren. Det forekommer at være et overflødigt og ubegrundet indgreb, og det forekommer ikke muligt at detailregulere, hvornår fratagelse skal kunne ske.

Rådet for Sikker Trafik anfører, at en fratagelse af kørekortet under de givne omstændigheder kan medvirke til at afværge risikoen for, at den pågældende (på ny) gør sig skyldig i spirituskørsel eller narkokørsel mv. Tiltaget vurderes således som et godt og fornuftigt supplement til politiets øvrige adgang til indgreb, der sker som led i politiets almindelige ordenshåndhævelse.

Som anført under pkt. 5.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er det Justitsministeriets opfattelse, at en fratagelse af kørekortet på stedet kan medvirke til at afværge risikoen for, at en person efter endt prøveudtagning og typisk løsladelse i forlængelse heraf kort tid efter (på ny) gør sig skyldig i spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, herunder f.eks. ved umiddelbart efter løsladelsen at gå ud til sin bil og køre videre. Med fratagelsen markeres det tydeligt over for den pågældende, at det i tiden umiddelbart herefter er forbundet med en betydelig risiko at føre et motordrevet køretøj.

Justitsministeriet er enig i, at en beslutning om ikke at indsætte en særskilt bestemmelse i lovforslaget om domstolsprøvelse ved straksfratagelse af kørekortet ikke er til hinder for, at der under en eventuel efterfølgende

straffesag om overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, 2. pkt., kan ske prøvelse af gyldigheden af fratagelsen, såfremt den sigtede/tiltalte gør gældende, at betingelserne for fratagelsen ikke var opfyldt.

Der henvises i øvrigt til pkt. 5.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 1 og 2 (forslaget til færdselslovens § 55, stk. 3 og 4), og bemærkningerne hertil.

5. Øvrige bemærkninger

DTU Transport bifalder, at Rigspolitiet fremover vil forstærke kontrolindsatsen mod kørsel i påvirket tilstand og tilrettelægge denne på grundlag af strukturerede analyser af området. Organisationen anbefaler i den forbindelse, at disse analyser kommer til at foregå på videnskabelig basis med holdbare og robuste konklusioner til følge.

FDM er enig i, at det er vigtigt at sende et utvetydigt signal til potentielle sprit- og narkobilister, hvorfor det hilses velkomment, at kontrolindsatsen på området øges.

Foreningen af Offentlige Anklagere anfører, at det kan forventes, at forslaget om udvidet brug af obligatorisk konfiskation og en forstærket kontrolindsats mod kørsel i påvirket tilstand vil medføre flere sager ved domstolene. Det må endvidere forventes, at forslaget om straksfratagelse af kørekortet vil medføre, at der skal behandles flere dispositionsklager i politi- og anklagemyndighed.

Rådet for Sikker Trafik hilser det velkomment, at det nu – som en del af sanktionen – bliver muligt at få visse spritbilister til at benytte en alkolås. Ordningen forekommer dog ikke optimal. Som anført i høringsvar af 3. februar 2010 i forbindelse med lovforslag (L 179) om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkolåsordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.) havde rådet gerne set, at der var indført en alkolåsordning svarende til den svenske incitamentsmodel, der har vist sig særdeles effektiv til at imødegå spirituskørsel blandt de personer, der er tilbøjelige til at køre spirituskørsel igen og igen. Med den danske ordning opnås ikke det maksimale udbytte af alkolåsene. En forstærket kontrolindsats fra politiets side vurderes som en ubetinget god idé, da det er velkendt, at dette i sammenhæng med håndhævelse af reglerne har væsentlig betydning for antallet personer, der kører i påvirket tilstand.

Rådet finder det endvidere særdeles positivt, at kontrolindsatsen fremover tilrettelægges på baggrund af strukturerede analyser af området og målrettes gruppen af recidivister. Rådet havde dog gerne set et yderligere forebyggende og mere resocialiserende element, hvorefter en fører med en promille på 1,20 eller derover modtog et tilbud om en samtale med henblik på en vurdering af, om den pågældende var egnet til et egentligt behandlingstilbud. Der er således blandt spiritusbilisterne en farlig restgruppe, der ikke er påvirkelige af straf, og som kun kan nås gennem mere alternative virkemidler.

Som nævnt under pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger har Justitsministeriet i november 2013 lanceret en ny strategi mod spiritus- og narkobilisme. Som led i strategien vil politiet gennem en mere analysebaseret indsats bedre kunne identificere og følge personer, der gentagne gange kører spiritus- eller narkokørsel, og herved i højere grad end i dag målrette kontroller og anden indsats mod denne gruppe. Endelig indebærer strategien, at alkolåsordningen fra 2010 udmøntes. Det skal i den forbindelse bemærkes, at den svenske alkolåsordning adskiller sig fundamentalt fra den danske, da den svenske ordning er et alternativ til ubetinget frakendelse. I den danske ordning vil spiritusbilisten derimod altid skulle starte med at undvære sit kørekort i nogle år, før en alkolås overhovedet bliver en mulighed.

III. Lovforslaget

Der er foretaget visse ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, der har været sendt i høring.

I Justitsministeriets brev til høringsparterne er det anført, at en række af de ændringer, som fremgår af lovudkastet, forventes indarbejdet i tidligere ændringer af færdselsloven, som endnu ikke er sat i kraft.

I overensstemmelse hermed foreslås det i lovforslagets § 1, nr. 11, og § 2, at færdselslovens §§ 60-60 e om alkolåsordningen, som affattet ved § 1, nr. 2, i lov nr. 716 af 25. juni 2010 om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkolåsordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.), ophæves og – for at tage højde for de ændringer, der med § 1, nr. 4-10, i det fremsatte lovforslag foreslås i færdselslovens §§ 60-60 a (om A/N/T-kursus) og enkelte yderligere redaktionelle ændringer – nyaffattes. Der

henvises i den forbindelse i øvrigt til pkt. 2, pkt. 7.2 og pkt. 7.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med § 3, stk. 2, i det fremsatte lovforslag foreslås det, at justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af færdselslovens §§ 60-60 e, som affattet ved § 1, nr. 11. Det bemærkes, at dette forventes at ske omkring 1. januar 2015. Med lovforslagets § 3, stk. 3, foreslås det, at lovforslagets § 2 om ændring af lov nr. 716 af 25. juni 2010 om ændring af færdselsloven og straffeloven med senere ændringer træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Der henvises herom i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 11, samt §§ 2 og 3 og bemærkningerne hertil.

Der er endelig foretaget visse mindre lovtekniske og sproglige justeringer i lovforslaget i forhold til det lovudkast, der har været sendt i høring.