

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktioner for foretagelse af ulovlige, konstruktive ændringer i motordrevne køretøjers forureningsbegrænsende udstyr)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, som senest ændret ved lov nr. 697 af 8. juni 2017, foretages følgende ændring:

1. I § 67 indsættes som nyt stk. 4:
»Stk. 4. Føreren af et motordrevet køretøj skal til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet er i lovlig stand for så vidt angår forhold ved køretøjets motor og køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer.«
2. I § 118 indsættes som nyt stk. 6:
»Stk. 6. Det skal ved fastsættelse af bødens størrelse anses for en særligt skærpende omstændighed, hvis der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjets motor eller forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer.«
Stk. 6-10 bliver herefter stk. 7-11.
3. I § 120 a, stk. 1, nr. 5, ændres »vejtransport eller« til: »vejtransport,«.
4. I § 120 a, stk. 1, nr. 6, ændres »(AETR-overenskomsten).« til: »(AETR-overenskomsten), eller,«.
5. I § 120 a, stk. 1, indsættes som nyt nr. 7:
»7) § 67, stk. 2 og 4, ved at have foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af et motordrevent køretøjs motor eller forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer.«
6. I § 140, stk. 2, 2. pkt., ændres »§ 118, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 8« til: »§ 118, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 9«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2018.

§ 3

Loven gælder ikke på Færøerne og Grønland

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets indhold og baggrund

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Ændringer af straffastsættelsen for ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjers forureningsbegrænsende udstyr

2.1.2. Gældende ret

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Indførelse af strafansvar for brug af køretøj, hvor der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjers forureningsbegrænsende udstyr

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3. Udvidelse af politiets hjemmel til at tilbageholde motordrevne køretøjer, hvor der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjets forureningsbegrænsende udstyr

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets indhold og baggrund

Det danske politi foretog i april og maj 2017 en række målrettede vejsidekontroller af tunge køretøjer, der havde til formål at undersøge, hvorvidt der var foretaget ulovlige, konstruktive ændringer i køretøjers forureningsbegrænsende udstyr. Politiet kontrollerede sammenlagt 41 køretøjer og fandt i den forbindelse, at der var manipuleret med køretøjets forureningsbegrænsende udstyr i ca. hvert fjerde kontrollerede køretøj.

Tilsvarende har politiet i Tyskland og Norge ved kontroller konstateret, at der i stort omfang er manipuleret med køretøjers forureningsbegrænsende udstyr. I Norge har kontrollerne vist, at der var manipuleret med udstyret i op mod 70 pct. af de undersøgte lastbiler, mens de tyske myndigheder vurderer, at ca. 20 pct. af lastbilerne i Tyskland kører rundt uden et virksomt forureningsbegrænsende system.

De pågældende kontroller i henholdsvis Danmark, Norge og Tyskland indikerer således, at omfanget af manipulation med køretøjers forureningsbegrænsende udstyr er betydeligt. Manipulation med forureningsbegrænsende udstyr medfører, at de pågældende køretøjer forurener mere, end det er tilladt i henhold til typegodkendelsen for det pågældende køretøj. Dette er skadeligt for både miljø og sundhed.

Hertil kommer, at der kan være store økonomiske fordele forbundet med at manipulere med et køretøjets forureningsbegrænsende udstyr. Der vil f.eks. ved årlig kørsel på 100.000 km med lastbil kunne opnås en besparelse på ca. 10.000 kr. til indkøb af reduktionsvæske (urea) ved manipulation med det forureningsbegrænsende udstyr, som er foreskrevet i kravene til lastbilers typegodkendelser. Endvidere spares væsentlige udgifter til løbende vedligeholdelse af SCR-systemet. Dermed opnår de virksomhedsejere, der manipulerer med deres køretøjers udstyr, en konkurrencefordel i forhold til virksomhedsejere, der anvender udstyret korrekt.

I henhold til færdselslovens gældende regler og praksis straffes foretagelse af konstruktive ændringer af forureningsbegrænsende udstyr som udgangspunkt med en bøde på 1.000 kr.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at denne bøde er alt for lav i forhold til de miljømæssige skadesvirkninger og er ikke proportional med de økonomiske fordele, der opnås ved manipulation med det forureningsbegrænsende udstyr. Det gældende bødeniveau har således ikke en tilstrækkelig effektiv og afskrækkende virkning.

Formålet med lovforslaget er på den baggrund at skærpe bødestraffen for ulovlige, konstruktive ændringer af motordrevne køretøjers motor og forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer. Lovforslaget indeholder derfor retningslinjer for forhøjet bødeudmåling for tilfælde af ulovlige, konstruktive ændringer af motordrevne køretøjers motor og forureningsbegrænsende udstyr.

Lovforslaget indeholder endvidere regler om, at føreren af et motordrevet køretøj skal være opmærksom på, at køretøjet er i lovlig stand for så vidt angår køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer. En fører, der benytter et motordrevet køretøj, selvom denne vidste eller burde vide, at der var foretaget en ulovlig, konstruktiv ændring af køretøjets motor eller forureningsbegrænsende udstyr, vil herefter også ifalde bødestraf.

Endelig indeholder lovforslaget en tilføjelse til færdselslovens gældende hjemmel for politiet til at tilbageholde køretøjer således, at politiet også vil kunne tilbageholde danske motordrevne køretøjer, der føres af danske eller udenlandske chauffører og udenlandske motordrevne køretøjer, der føres af danske chauffører, hvis der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjets motor eller forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer.

2.1. Ændringer af straffastsættelsen for ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjers forureningsbegrænsende udstyr

2.1.2. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 67, stk. 1, at et køretøj skal være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre samt uden skade for vejene. Bestemmelsen finder anvendelse for alle køretøjer, hvilket vil sige alle indretninger på hjul, bælter, valser, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej, og som ikke løber på skinner, jf. definitionsbestemmelsen i færdselslovens § 2, nr. 10,

Ifølge færdselslovens § 67, stk. 2, er ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Ansvar efter § 67, stk. 2, er ikke et objektivt ansvar, men der er i retspraksis fastlagt et meget strengt ansvar for ejeren (brugeren) efter bestemmelsen.

Kravene til nye motordrevne køretøjers emissioner og forureningsbegrænsende udstyr i ved typegodkendelsen af køretøjet fremgår af en række forskellige EU-forordninger og direktiver. Forordningerne er umiddelbart anvendelige i dansk ret og bindende i alle enkeltheder. De pågældende direktiver er bl.a. gennemført i dansk ret i bekendtgørelse nr. 9316 af 3. marts 2006 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr med senere ændringer (detailforskrifterne for køretøjer), ligesom detailforskrifterne for køretøjer indeholder en opdateret gengivelse af de forskellige relevante EU-forordninger. De mest relevante forordninger er følgende:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning 715/2007/EU om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6)
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning 595/2009/EU om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer
- Kommissionens forordning 692/2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 168/2013/EU af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.

De mest relevante direktiver er følgende:

- Direktiv 72/306/EØF som ændret ved direktiv 97/20/EF
- Direktiv 70/220/EØF som ændret ved direktiv 98/77/EF, direktiv 2002/80/EF og direktiv 2003/76/EF
- Direktiv 88/77/EØF som ændret ved direktiv 1999/96/EF og direktiv 2001/27/EF
- Direktiv 97/24/EF som ændret ved direktiv 2003/27/EF

Derudover findes en række forskellige ECE-regulativer og øvrige internationale standarder.

Fælles for den EU-retlige regulering på området er, at der stilles krav om de motordrevne køretøjers maksimale udledninger, og hvilke målemetoder der skal anvendes i den forbindelse. Der stilles derimod ikke teknologiske krav om anvendelse af bestemte former for forureningsbegrænsende udstyr.

Hvilke specifikke normer for udledning, som et ibrugtaget motordrevet køretøj skal leve op til, afgøres efter de EU-retlige normer, som var gældende på tidspunktet for køretøjets første registrering. Hvis et motordrevet køretøj ikke lever op til disse normer, er køretøjet således ikke i lovlig stand, hvilket ejeren efter § 67, stk. 2, er ansvarlig for.

Overtrædelser af færdselslovens § 67, stk. 2, straffes i medfør af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 118 a, stk. 1, med en bøde på 1.000 kr.

Det følger endvidere af § 22, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer med senere ændringer (synsbekendtgørelsen), at hvis et registreringspligtigt køretøjs indretning og udstyr er ændret, har køretøjets ejer (bruger) pligt til at fremstille det ændrede køretøj til syn og få det godkendt, inden det tages i brug.

Overtrædelse af synsbekendtgørelsens § 22, stk. 1, straffes i medfør af bekendtgørelsens § 75, stk. 1, med bøde.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I henhold til færdselslovens gældende regler og praksis straffes foretagelse af ulovlige, konstruktive ændringer af motor og forureningsbegrænsende udstyr som udgangspunkt med en bøde på 1.000 kr.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at denne bøde er alt for lav i forhold til de miljømæssige skadesvirkninger og ikke proportional med de økonomiske fordele, der opnås ved manipulation med det forureningsbegrænsende udstyr. Det gældende bødeniveau har således ikke en tilstrækkelig effektiv og afskrækkende virkning.

Det foreslås på den baggrund, at der indsættes et nyt stk. 6 i færdselslovens § 118, hvorefter det skal anses for en særligt skærpene omstændighed, hvis der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer i motorkøretøjets motor eller forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer. At der er tale om en særligt skærpene omstændighed for udmålingen af bødestrafen er således en klar tilkendegivelse om, at manipulation med køretøjers forureningsbegrænsende udstyr anses for en grov overtrædelse af færdselsloven, hvorfor bødeniveauet bør være markant højere end sædvanligt.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at bøderne for foretagelse af ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjers forureningsbegrænsende udstyr bør udmåles i forhold til de væsentlige økonomiske besparelser ved manipulation og de miljø- og sundhedsskadelige effekter som følge af udledning af luftforurenende stoffer. Det foreslås derfor, at bøden fastsættes til et niveau, der svarer til bøderne for overtrædelse af reglerne for kørsel i miljøzoner. Overtrædelse af reglerne for kørsel i miljøzoner i miljøbeskyttelseslovens § 15 a, f.eks. ved at køre ind i en miljøzone uden et påkrævet partikelfilter, straffes i medfør af lovens § 110 med bøde. I henhold til gældende retspraksis udmåles bøderne til 5.000 kr. til føreren og 15.000 kr. til ejeren af køretøjet.

Hidtil har manipulation af forureningsbegrænsende udstyr hovedsageligt været konstateret hos lastbiler. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder imidlertid, at de i lovforslaget angivne retningslinjer for den skærpede bødefastsættelse skal gælde for alle typer af motordrevne køretøjer, idet der efter ministeriets opfattelse ikke kan anføres saglige grunde for, at den foreslåede bestemmelse alene skal gælde for tunge køretøjer (lastbiler og busser). Bestemmelsen finder derfor anvendelse for alle typer af motordrevne køretøjer.

Da der imidlertid er størst skadesvirkning og økonomisk besparelse ved manipulation af forureningsbegrænsende udstyr i tunge køretøjer, finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at bøden for foretagelse af ulovlige, konstruktive ændringer af motor og forureningsbegrænsende udstyr i lettere køretøjer bør fastsættes til 5.000 kr.

Der foreslås herefter følgende retningslinjer for straffastsættelse efter den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 6, for ejerens overtrædelse af § 67, stk. 2, for førstegangstilfælde, forhold til samtidig pådømmelse og i gentagelsestilfælde:

	Bødestørrelse for ejeren ved brug af køretøjer med tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derover	Bødestørrelse for ejeren ved brug af køretøjer med tilladt totalvægt under 3.500 kg
1. gang	15.000 kr.	5.000 kr.
2. gang	25.000 kr.	7.500 kr.
3. gang	35.000 kr.	10.000 kr.
4. gang	45.000 kr.	12.500 kr.
5. gang	55.000 kr.	15.000 kr.
6. gang	65.000 kr.	17.500 kr.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i relation til de foreslåede retningslinjer, at vedtagelse af lovforslaget ikke afskærer domstolene fra efter en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen at fravige det angivne strafniveau i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

Det følger af synsbekendtgørelsens § 22 (bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 med senere ændringer), at hvis et registreringspligtigt køretøjs indretning og udstyr er ændret, har køretøjets ejer (bruger) pligt til at fremstille det ændrede køretøj til syn og få det godkendt, inden det tages i brug. En ulovlig, konstruktiv ændring er således en ændring af køretøjets indretning, der ikke er godkendt ved syn.

En konstruktiv ændring vil i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 6, foreligge i ethvert tilfælde, hvor et motordrevet køretøjs motor, forureningsbegrænsende udstyr eller installationer er ændret, manipuleret eller på anden måde ved en aktiv handling eller udeladelse er påvirket således, at motoren, udstyret eller installationen ikke virker efter hensigten.

En del af det forureningsbegrænsende udstyr, der har været anvendt på langt de fleste lastbiler i mere end ti år, er et såkaldt SCR-system (Selektiv katalysator reduktionssystem). Ved den seneste tids kontroller af lastbiler er der blevet konstateret udbredt manipulation med dette system. Systemet anvender et reduktionsmiddel (af Kommissionen benævnt urea), som bl.a. forhandles under navnet ”AdBlue”. Reduktionsmidlet fyldes på en beholder i køretøjet, som er tilkoblet køretøjets SCR-system, og skadelige NO_x-gasser omdannes herefter til uskadeligt kvælstof og vanddamp, hvormed luftforureningen fra lastbilers udstødning nedsættes.

Formålet med at manipulere med SCR-systemet er at spare omkostninger til reduktionsmiddel, som beløber sig til ca. 10 øre pr. kørt km (der anvendes ca. 1 liter reduktionsvæske for hver 20 liter diesel) samt væsentlige udgifter til løbende vedligeholdelse af SCR-systemet.

Manipulation af SCR-systemet sker typisk uden, at motorstyringens obligatoriske overvågningssystem (OBD – On-Board-Diagnostics) konstaterer en fejl. Dette bevirker, at køretøjerne ikke går i nødprogram, hvis SCR-systemet er sat ud af drift eller er gået i stykker. Dette gør det muligt at fortsætte kørslen med et uvirksomt SCR-system og deraf følgende forøget forurening. Denne og andre lignende former for manipulation betragtes som chiptuning.

Ved chiptuning forstås ændringer af den fabriksspecificerede elektroniske motorstyring, herunder udskiftning og omprogrammering af motorstyring eller manipulation af signaler til og fra motoren.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har pt. kendskab til tre former for frakoblinger af det NOx-begrænsende SCR-system eller chiptuning af lastbiler:

1. Snydesoftware, som frakobler SCR-systemet. Denne software programmeres i lastbilens originale motorstyring.
2. Montering af en manipulationsenhed, som kan manipulere motorstyringen og SCR-systemet, hvorved SCR-systemet frakobles.
3. Hardware ændringer i SCR-systemets elektronik og SCR-systemets komponenter, hvorved der manipuleres med indgangs- og udgangssignaler fra styreenheden med det formål at frakoble SCR systemet.

Den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 6, omfatter alle ovennævnte former for konstruktive ændringer i form af chiptuning, men er ikke begrænset hertil. Fremtidige nye tekniske løsninger, som gør det muligt at foretage en ulovlig konstruktiv ændring af køretøjers motor eller forureningsbegrænsende udstyr, vil således også være omfattet af reglerne. Ligeledes vil konstruktive ændringer, der ikke har karakter af chiptuning, som f.eks. manipulation af partikelfiltre, være omfattet af bestemmelsen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er opmærksomt på, at der navnlig for så vidt angår chiptuning er betydelige vanskeligheder for kontrolmyndighederne (synsvirksomhederne og politiet) med at opdage manipulationen. Politiets nuværende kontrol baserer sig på en kombination af udtræk fra motorens overvågningssystem (OBD) og visuel inspektion og kan afsløre visse former for manipulation. Der findes dog ikke umiddelbart en simpel målemetode, der i forbindelse med syn eller politiets vejsidekontrol kan afsløre manipulation af det forureningsbegrænsende udstyr.

En arbejdsgruppe bestående af Færdselsstyrelsen, Miljøstyrelsen og Rigspolitiet er for øjeblikket i gang med at kortlægge og undersøge forskellige problemstillinger i forhold til manipulation med lastbilers forureningsbegrænsende udstyr, herunder bl.a. mulige kontrolmetoder. Arbejdsgruppens arbejde hermed og øvrige arbejder fortsætter parallelt med fremsættelsen af dette lovforslag, der

alene indeholder bestemmelser om skærpelse af straffen for manipulation af motor og forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer.

2.2. Indførelse af strafansvar for brug af køretøj, hvor der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjers forureningsbegrænsende udstyr

2.2.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 67, stk. 1, at et køretøj skal være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre samt uden skade for vejene. Bestemmelsen finder anvendelse for alle køretøjer, hvilket vil sige alle indretninger på hjul, bælter, valser, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej, og som ikke løber på skinner, jf. definitionsbestemmelsen i færdselslovens § 2, nr. 10.

Ifølge færdselslovens § 67, stk. 2, er ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand.

Bestemmelsen omhandler alene ejers og brugers ansvar. Bestemmelsen omfatter imidlertid ikke en fører, der ikke har varig rådighed over køretøjet, som f.eks. en ansat chauffør i en vognmandsvirksomhed.

Efter færdselslovens § 67, stk. 3, skal føreren af et køretøj til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet og eventuelt påhængskøretøj er i forsvarlig stand, særligt at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert, og at tilkoblingen til eventuelt påhængskøretøj er forsvarlig. Overtrædelse af § 67, stk. 3, straffes i medfør af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, med bøde.

Bestemmelsen i § 67, stk. 3, omfatter alene forhold og tekniske indretninger, som har betydning for køretøjets forsvarlige stand, det vil sige forhold og tekniske indretninger, der har betydning for trafikikkerheden. Føreren har således efter bestemmelsen ikke en pligt til at være opmærksom på de dele af køretøjets tekniske indretninger og udstyr, der alene har betydning for miljømæssige forhold. Det forhold, at en fører, der fører et køretøj, selvom denne vidste eller burde vide, at der er foretaget konstruktive ændringer af køretøjets motor og forureningsbegrænsende, vil derfor ikke udgøre en overtrædelse af § 67, stk. 3.

Det forhold, at føreren betjener køretøjet, selvom denne vidste eller burde vide, at der er foretaget konstruktive ændringer af køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, vil heller ikke i sig selv medføre, at føreren ifalder et medvirkensansvar for ejerens overtrædelse af § 67, stk. 2, efter de almindelige strafferetlige regler om medvirken i straffelovens § 23.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I nogle tilfælde vil en fører af et motordrevet køretøj ikke være vidende om, at der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer.

Dog vil der være tilfælde, hvor føreren er vidende eller burde være vidende om de konstruktive ændringer, men på trods heraf fører køretøjet. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at en fører i sådanne tilfælde skal kunne straffes.

Da det føreransvar, der følger af færdselslovens § 67, stk. 3, ikke omfatter tekniske indretninger og udstyr, der alene har betydning for miljømæssige forhold, foreslås det, at der indsættes en ny bestemmelse i færdselslovens § 67, stk. 4, hvorefter en fører af et motordrevet køretøj til enhver tid skal være opmærksom på, at køretøjet er i lovlig stand for så vidt angår forhold ved køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer.

Den foreslåede bestemmelse i § 67, stk. 4, omfatter i sagens natur alene motordrevne køretøjer. Som motordrevet køretøj forstås køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft, jf. definitionen i færdselslovens § 2, nr. 14. Der vil således være tale om bil, lastbil, bus, motorcykel, knallert, traktor og motorredskab.

Betingelsen om, at føreren ”skal være opmærksom på”, medfører – i lighed med formuleringen i den gældende bestemmelse i § 67, stk. 3 – ikke en direkte pligt for føreren til at foretage en mere tilbundsående undersøgelse af køretøjet, inden føreren sætter sig ind i køretøjet og betjener det. Betingelsen medfører derimod, at føreren ikke må benytte det pågældende køretøj, hvis føreren er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at der er foretaget konstruktive ændringer i køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr. Dette vil f.eks. kunne være tilfældet, hvis føreren konstaterer, at der ikke skal fyldes reduktionsvæske på køretøjet indenfor normale intervaller, eller hvis manipulationen er sket ved tilføjelse af fysiske genstande på køretøjets indretninger, som er umiddelbart synlige eller konstaterbare.

Overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i § 67, stk. 4, vil blive straffet med bøde i medfør af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1. Det vil samtidig skulle betragtes som en særligt skærpende omstændighed, at der er tale om ulovlige, konstruktive ændringer af forhold ved køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer, jf. den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 2 (§ 118, stk. 6).

For så vidt angår den nærmere forståelse af, hvornår der foreligger ulovlige, konstruktive ændringer af motor og forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer, henvises til pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Da det typisk ikke vil være føreren, der opnår den økonomiske fordel ved, at der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke, at bøden skal udmåles til samme niveau, som bøden til ejeren. I lighed med det princip, der gælder på køre- og hviletidsområdet med hensyn til udmåling af bøder til henholdsvis fører og virksomhed, finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at bøden for overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i § 64, stk. 4, i videst muligt omfang bør fastsættes til det halve af den bøde, der idømmes ejeren/virksomheden for overtrædelse af § 67, stk. 2.

For så vidt angår baggrund for at differentiere mellem ulovlige, konstruktive ændringer af tunge og lettere motordrevne køretøjer henvises nærmere til pkt. 2.1.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der foreslås herefter følgende retningslinjer for straffastsættelse efter den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 6, for førerens overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i § 67, stk. 4, for førstegangstilfælde, forhold til samtidig pådømmelse og i gentagelsestilfælde:

	Bødestørrelse for føreren ved brug af køretøjer med tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derover	Bødestørrelse for føreren ved brug af køretøjer med tilladt totalvægt under 3.500 kg
1. gang	7.500 kr.	2.500 kr.
2. gang	12.500 kr.	4.000 kr.
3. gang	17.500 kr.	5.500 kr.
4. gang	22.500 kr.	7.000 kr.
5. gang	27.500 kr.	8.500 kr.
6. gang	32.500 kr.	10.000 kr.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i relation til de foreslåede retningslinjer, at vedtagelse af lovforslaget ikke afskærer domstolene fra efter en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen at fravige det angivne strafniveau i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

2.3. Udvidelse af politiets hjemmel til at tilbageholde motordrevne køretøjer, hvor der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjets forureningsbegrænsende udstyr

2.3.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 120, stk. 1, at politiet kan tilbageholde det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, hvis såvel køretøjet og føreren af køretøjet er hjemmehørende i udlandet. Det motordrevne køretøj kan tilbageholdes, indtil forskyldte bøder, standsnings- og

parkeringsafgifter, sagsomkostninger, erstatningsbeløb eller præmier for lovpligtig ansvarsforsikring er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Er beløbet ikke betalt inden 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i køretøjet.

Tilbageholdelse kan kun ske, hvis det er nødvendigt for at sikre betaling af beløbene nævnt i stk. 1, jf. § 120, stk. 2.

Bestemmelsen er ikke begrænset til særlige overtrædelsestyper, men omfatter alene tilfælde, hvor såvel køretøjet og føreren af køretøjet er hjemmehørende i udlandet. Bestemmelsen omfatter således ikke danske førere i danske eller udenlandske køretøjer eller udenlandske førere i danske køretøjer.

Bestemmelsen finder endvidere – med undtagelse af forskyldte standsnings- og parkeringsafgifter – ikke anvendelse for førere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige, jf. § 120, stk. 3.

Ifølge færdselslovens § 120 a, stk. 1, kan politiet tilbageholde køretøjer i en række forskellige tilfælde. Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af forskrifter udstedt i medfør af § 68 om hastighedsbegrænsers funktion (stk. 1, nr. 1), overtrædelse af forskrifter om køretøjers største tilladte totalvægt udstedt i medfør af § 85 (stk. 1, nr. 2), overtrædelse af forskrifter om køre- og hviletid udstedt i medfør af § 86 a (stk. 1, nr. 3), overtrædelse af Det Europæiske Fællesskabs Forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (køre- og hviletidsbestemmelser inden for vejtransport) (stk. 1, nr. 4), overtrædelse af Den Europæiske Unions forordning om takografer inden for vejtransport (stk. 1, nr. 5), og overtrædelse af den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR-overenskomsten) (stk. 1, nr. 6). Bestemmelsen vedrører både danske og udenlandske førere (inklusiv førere hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige) af danske og udenlandske køretøjer.

Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelse efter § 120 a, stk. 1, følger det af bestemmelsens stk. 2, at retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse. Det følger endvidere af § 120 a, stk. 2, at tilbageholdelse kan ske, indtil køretøjet eller forholdene i øvrigt er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Færdselslovens § 120 a, der omfatter tilbageholdelse af både danske og udenlandske fører af danske og udenlandske køretøjer, indeholder ikke hjemmel til, at politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde, hvor der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr.

Færdselslovens § 120 er ikke begrænset til at gælde overtrædelse af nærmere angivne regler. Bestemmelsen indeholder imidlertid alene hjemmel til, at politiet kan tilbageholde køretøjer, hvis

såvel føreren og køretøjet er hjemmehørende i udlandet. De kontroller, som politiet har foretaget i april 2017, viser, at det hovedsageligt er udenlandske køretøjer ført af udenlandske førere, hvor der har været foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjets forureningsbegrænsende udstyr. Politiet har i de pågældende tilfælde tilbageholdt køretøjerne og har derfor i praksis i medfør af de gældende regler allerede et effektivt middel til håndhævelse af reglerne om forureningsbegrænsende udstyr.

Det er dog Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at politiet af hensyn til en effektiv håndhævelse af reglerne også bør have hjemmel til at tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af reglerne om køretøjers forureningsbegrænsende udstyr, hvis føreren og/eller køretøjet er hjemmehørende i Danmark.

Det foreslås på den baggrund, at der indsættes en ny bestemmelse i § 120 a, stk. 1, nr. 7, som giver politiet mulighed for at tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af § 67, stk. 2, og den foreståede bestemmelse i § 67, stk. 4, hvis der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af forhold ved køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer. Bestemmelsen medfører, at politiet også kan tilbageholde køretøjer i de pågældende tilfælde, hvis føreren og/eller køretøjet er hjemmehørende i Danmark.

Det følger af den gældende bestemmelse i § 120 a, stk. 2, at iværksættelse af tilbageholdelsen skal ske under iagttagelse af retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation, ligesom tilbageholdelse kan ske, indtil køretøjet eller forholdene i øvrigt er bragt i overensstemmelse med de overtrådte regler.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi har i en rapport af 6. juni 2017 foretaget et estimat over den miljø- og sundhedsmæssige betydning af manipulation med lastbilers forureningsbegrænsende udstyr. Der er tale om overslagsberegninger baseret på tidligere studier af bidrag fra de forskellige emissionssektors bidrag til helbredseffekter i Europa og Danmark.

Det fremgår af rapporten, at manipulation med lastbilers forureningsbegrænsende udstyr betyder, at luftforureningen ikke er aftaget i det omfang, som myndighederne havde forventet. Det betyder, at en række helbredseffekter i befolkningen kunne have været undgået, hvis lastbiler havde kørt med SCR-systemet slået til.

Det fremgår endvidere af rapporten, at ca. 20 pct. af helbredseffekterne fra luftforureningen på europæisk plan stammer fra vejtrafikken. Hvis man antager, at alle SCR-systemer på lastbiler bliver slået fra, så vil den samlede udledning fra tungtrafikken i Danmark stige med 130 pct., og den samlede udledning fra vejtrafikken vil stige med 34 pct.. Hvis man antager, at 25 pct. af lastbilerne har SCR-systemet slået fra, som man fandt i Rigspolitiets kontrolaktion i april og maj 2017, betyder denne form for manipulation, at man får 9 pct. forøgelse af luftforureningen fra vejtrafikken i forhold til, hvis der ikke var manipuleret med SCR-systemer.

Det fremgår ligeledes af rapporten, at der på Europæisk plan dør ca. 500.000 mennesker for tidligt hvert år som følge af luftforurening, mens tallet for Danmark er beregnet til ca. 4000 for tidlige dødsfald per år. Hvis 25 pct. af lastbilerne i hele Europa manipulerer med SCR-systemerne, så vil dette betyde ca. 7.500 for tidlige dødsfald i Europa; dødsfald som kunne være undgået, hvis der ikke blev manipuleret. For Danmark er der tale om 70 for tidlige dødsfald om året, som tilsvarende kunne være undgået. Hvis der kun manipuleres med SCR-systemerne i Danmark vil tallet være langt mindre.

Lovforslaget vurderes på den baggrund at have positive miljømæssige konsekvenser, idet det forventes, at omfanget af manipulation med motordrevne køretøjers motor og forureningsbegrænsende udstyr vil mindskes, hvorved udledningen af skadelige stoffer begrænses.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 6. juli 2017 til den 10. august 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Alkohol og Samfund, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Cyklistforbundet, Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks Motor Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Standard, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske

Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, NOAH-Trafik, Miljøstyrelsen, Politiforbundet i Danmark, Retskemisk Afdeling ved Retsmedicinsk Institut (København, Aarhus og Odense), Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark og Veteranknallertklubben Aktiv.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget vurderes at have positive miljømæssige konsekvenser, idet det forventes, at omfanget af manipulation med motordrevne køretøjers motor og forureningsbegrænsende udstyr vil mindskes, hvorved udledningen af skadelige	Ingen

	stoffer begrænses.	
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	
Overimplementering af EU-retlige Forpligtelser	JA	NEJ X

Bemærkninger til forslagens enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ifølge færdselslovens § 67, stk. 2, er ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand.

Bestemmelsen omhandler alene ejers og brugers ansvar. Bestemmelsen omfatter imidlertid ikke en fører, der ikke har varig rådighed over køretøjet, som f.eks. en ansat chauffør i en vognmandsvirksomhed.

Efter færdselslovens § 67, stk. 3, skal føreren af et køretøj til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet og eventuelt påhængskøretøj er i forsvarlig stand, særligt at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert, og at tilkoblingen til eventuelt påhængskøretøj er forsvarlig. Overtrædelse af § 67, stk. 3, straffes i medfør af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, med bøde.

Bestemmelsen i § 67, stk. 3, omfatter alene forhold og tekniske indretninger, som har betydning for køretøjets forsvarlige stand, det vil sige forhold og tekniske indretninger, der har betydning for trafiksikkerheden. Føreren har således efter bestemmelsen ikke en pligt til at være opmærksom på de dele af køretøjets tekniske indretninger og udstyr, der alene har betydning for miljømæssige forhold. Det forhold, at en fører, der fører et køretøj, selvom denne vidste eller burde vide, at der er foretaget konstruktive ændringer af køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, vil derfor ikke udgøre en overtrædelse af § 67, stk. 3.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med den foreslåede ændring indsættes der en ny bestemmelse i færdselslovens § 67, stk. 4, hvorefter en fører af et motordrevet køretøj til enhver tid skal være opmærksom på, at køretøjet er i

lovlig stand for så vidt angår forhold ved køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer.

Den foreslåede bestemmelse i § 67, stk. 4, omfatter i sagens natur alene motordrevne køretøjer. Som motordrevet køretøj forstås køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft, jf. definitionen i færdselslovens § 2, nr. 14. Der vil således være tale om bil, lastbil, bus, motorcykel, knallert, traktor og motorredskab.

Betingelsen om, at føreren ”skal være opmærksom på”, medfører – i lighed med formuleringen i den gældende bestemmelse i § 67, stk. 3 – ikke en direkte pligt for føreren til at foretage en mere tilbundsående undersøgelse af køretøjet, inden føreren sætter sig ind i køretøjet og betjener det. Betingelsen medfører derimod, at føreren ikke må benytte det pågældende køretøj, hvis føreren er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at der er foretaget konstruktive ændringer i køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr. Dette vil f.eks. kunne være tilfældet, hvis føreren konstaterer, at der ikke skal fyldes reduktionsvæske på køretøjet indenfor normale intervaller, eller hvis manipulationen er sket ved tilføjelse af fysiske genstande på køretøjets indretninger, som er umiddelbart synlige eller konstaterbare.

Overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i § 67, stk. 4, vil blive straffet med bøde i medfør af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1. Det vil samtidig skulle betragtes som en særligt skærpende omstændighed, at der er tale om ulovlige, konstruktive ændringer af forhold ved køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer, jf. den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 2 (§ 118, stk. 6).

Der henvises i øvrigt til punkt 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Ifølge færdselslovens § 67, stk. 2, er ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Ansvar efter § 67, stk. 2, er ikke et objektivi ansvar, men der er i retspraksis fastlagt et meget strengt ansvar for ejeren (brugeren) efter bestemmelsen.

Kravene til motordrevne køretøjers emissioner og forureningsbegrænsende udstyr fremgår i vidt omfang af en række forskellige EU-forordninger og direktiver. Forordningerne er umiddelbart anvendelige i dansk ret og bindende i alle enkeltheder. De pågældende direktiver er bl.a. gennemført i dansk ret i bekendtgørelse nr. 9316 af 3. marts 2006 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr med senere ændringer (detailforskrifterne for køretøjer), ligesom detailforskrifterne for køretøjer indeholder en opdateret gengivelse af de forskellige relevante EU-forordninger.

Fælles for den EU-retlige regulering på området er, at der stilles krav om de motordrevne køretøjers maksimale udledninger, og hvilke målemetoder der skal anvendes i den forbindelse. Der stilles derimod ikke teknologiske krav om anvendelse af bestemte former for forureningsbegrænsende udstyr.

Hvilke specifikke normer for udledning, som et motordrevet køretøj skal leve op til, afgøres efter de EU-retlige normer, som var gældende på tidspunktet for køretøjets første registrering. Hvis et motordrevet køretøj ikke lever op til disse normer, er køretøjet således ikke i lovlig stand, hvilket ejeren efter § 67, stk. 2, er ansvarlig for.

Overtrædelser af færdselslovens § 67, stk. 2, straffes i medfør af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 118 a, stk. 1, med en bøde på 1.000 kr.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med den foreslåede ændring indsættes et nyt stk. 6 i færdselslovens § 118, hvorefter det skal anses for en særligt skærpende omstændighed, hvis der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer i motorkøretøjets motor eller forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer.

Bestemmelsen i det nye stk. 6 finder anvendelse for alle typer af motordrevne køretøjer, det vil sige bil, lastbil, bus, motorcykel, knallert, traktor og motorredskab.

Det følger af synsbekendtgørelsens § 22 (bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 med senere ændringer), at hvis et registreringspligtigt køretøjs indretning og udstyr er ændret, har køretøjets ejer (bruger) pligt til at fremstille det ændrede køretøj til syn og få det godkendt, inden det tages i brug. En ulovlig, konstruktiv ændring er således en ændring af køretøjets indretning, der ikke er godkendt ved syn.

En konstruktiv ændring vil i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 6, foreligge i ethvert tilfælde, hvor et motordrevet køretøjs motor, forureningsbegrænsende udstyr eller installationer er ændret, manipuleret eller på anden måde ved en aktiv handling eller udeladelse er påvirket således, at motor, udstyret eller installationen ikke virker efter hensigten.

Ved chiptuning forstås ændringer af den fabriksspecificerede elektroniske motorstyring, herunder udskiftning og omprogrammering af motorstyring eller manipulation af signaler til og fra motoren. Den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 6, omfatter alle former for konstruktive ændringer i form af chiptuning, men er ikke begrænset hertil. Fremtidige nye tekniske løsninger, som gør det muligt at foretage en ulovlig konstruktiv ændring af køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, vil således også kunne være omfattet af reglerne. Ligeledes vil konstruktive ændringer, der ikke har karakter af chiptuning, som f.eks. manipulation af benzinbilers katalysatorer, være omfattet af bestemmelsen.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3 og 4

Ændringerne i § 120 a, stk. 1, nr. 5 og 6, er redaktionelle konsekvensændringer, der skyldes indsættelse af et nyt nr. 7 i § 120 a, stk. 1.

Der henvises nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5.

Til nr. 5

Det følger af færdselslovens § 120, stk. 1, at politiet kan tilbageholde det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, hvis såvel køretøjet og føreren af køretøjet er hjemmehørende i udlandet. Det motordrevne køretøj kan tilbageholdes, indtil forskyldte bøder, standsnings- og parkeringsafgifter, sagsomkostninger, erstatningsbeløb eller præmier for lovpligtig ansvarsforsikring er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Er beløbet ikke betalt inden 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i køretøjet.

Tilbageholdelse kan kun ske, hvis det er nødvendigt for at sikre betaling af beløbene nævnt i stk. 1, jf. § 120, stk. 2.

Bestemmelsen er ikke begrænset til særlige overtrædelsestyper, men omfatter alene tilfælde, hvor såvel køretøjet og føreren af køretøjet er hjemmehørende i udlandet. Bestemmelsen omfatter således ikke danske førere i danske eller udenlandske køretøjer eller udenlandske førere i danske køretøjer.

Bestemmelsen finder endvidere – med undtagelse af forskyldte standsnings- og parkeringsafgifter – ikke anvendelse for førere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige, jf. § 120, stk. 3.

Ifølge færdselslovens § 120 a, stk. 1, kan politiet tilbageholde køretøjer i en række forskellige tilfælde. Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af forskrifter udstedt i medfør af § 68 om hastighedsbegrænsers funktion (stk. 1, nr. 1), overtrædelse af forskrifter om køretøjers største tilladte totalvægt udstedt i medfør af § 85 (stk. 1, nr. 2), overtrædelse af forskrifter om køre- og hviletid udstedt i medfør af § 86 a (stk. 1, nr. 3), overtrædelse af Det Europæiske Fællesskabs Forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (køre- og hviletidsbestemmelser inden for vejtransport) (stk. 1, nr. 4), overtrædelse af Den Europæiske Unions forordning om takografer inden for vejtransport (stk. 1, nr. 5), og overtrædelse af den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR-overenskomsten) (stk. 1, nr. 6).

Bestemmelsen vedrører både danske og udenlandske førere (inklusiv førere hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige) af danske og udenlandske køretøjer. Tilbageholdelse efter bestemmelsen kan ske, indtil køretøjet eller forholdene i øvrigt er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser, jf. § 120 a, stk. 2. Køretøjer kan imidlertid i medfør af bestemmelsen ikke tilbageholdes i tilfælde af manipulation med et motordrevet køretøjs motor og forureningsbegrænsende udstyr.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med den foreslåede ændring indsættes en ny bestemmelse i § 120 a, stk. 1, nr. 7, som giver politiet mulighed for at tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af § 67, stk. 2 og den foreståede bestemmelse i § 67, stk. 4 (lovforslagets § 1, nr. 1), hvis der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af forhold ved køretøjets motor og forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for køretøjets udledning af luftforurenende stoffer.

Bestemmelsen medfører, at politiet kan tilbageholde køretøjer i de pågældende tilfælde uanset, hvor fører og køretøj er hjemmehørende. Politiet kan således også tilbageholde køretøjet, hvis føreren og/eller køretøjet er hjemmehørende i Danmark, og hvis føreren er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige. Tilbageholdelse kan efter den foreslåede bestemmelse i medfør af den gældende § 120 a, stk. 2, ske indtil køretøjet eller dets forureningsbegrænsende udstyr er bragt i lovlig stand. Tilbageholdelse er således ikke, som efter § 120, begrænset til tilfælde, hvor det er nødvendigt for at sikre betaling af bl.a. den ved overtrædelsen skyldige bøde. Dette gælder også i tilfælde, hvor såvel fører og køretøj er hjemmehørende i udlandet.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Ændringen i § 140, stk. 2, 2. pkt., er en redaktionel konsekvensændring, der skyldes, at styknummeringen i § 118 ændres som følge af indsættelsen af et nyt stykke 6 i § 118.

Der henvises nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2.

Til § 2

Det foreslås i § 2, at loven træder i kraft den 1. januar 2018.

Det bemærkes generelt, at det følger af straffelovens § 3, stk. 1, at spørgsmålet om strafbarhed og straf afgøres efter den straffelovgivning, som er gældende på det tidspunkt, hvor sagen pådømmes. Er handlingen foretaget før den nye lovs ikrafttræden, må straffen dog ikke blive strengere end efter de regler, som var gældende på gerningstidspunktet. Straffelovens § 3, stk. 1, medfører således, at

lovforslagets bestemmelser om skærpet bødestraf alene vil omfatte overtrædelser af § 67, stk. 2, som begås efter lovens ikrafttræden.

Sager, der er pådømt i byretten før lovens ikrafttræden, og som pådømmes i landsretten efter lovens ikrafttræden, vil skulle endeligt afgøres efter de nye regler, som ikke var gældende ved pådømmelsen i første instans. Straffen må dog ikke blive strengere end efter de tidligere regler, jf. straffelovens § 3, stk. 1.

Til § 3

Det følger af færdselslovens § 143, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

På den baggrund fremgår det af lovforslagets § 3, at de foreslåede ændringer heller ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende lov

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, som senest ændret ved lov nr. 697 af 8. juni 2017, foretages følgende ændring:

§ 67. ---

Stk. 2-3.---

1. I § 67 indsættes som nyt stk. 4:

»Stk. 4. Føreren af et motordrevet køretøj skal til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet er i lovlig stand for så vidt angår forhold ved køretøjets motor og køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer.«

§ 118. ---

Stk. 2-10.---

2. I § 118 indsættes efter stk. 5, som nyt stykke:

»Stk. 6. Det skal ved fastsættelse af bødens størrelse anses for en særligt skærpende

omstændighed, hvis der er foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af køretøjets motor eller forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer.«

Stk. 6-10 bliver herefter stk. 7-11.

§ 120 a.---

1)-4)---

- 5) Den Europæiske Unions forordning om takografer inden for vejtransport eller
- 6) den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR-overenskomsten).

3. I § 120 a, stk. 1, nr. 5, ændres »vejtransport eller« til: »vejtransport,«.

4. I § 120 a, stk. 1, nr. 6, ændres »(AETR-overenskomsten).« til: »(AETR-overenskomsten), eller,«.

5. I § 120 a, stk. 1, indsættes som nyt nr. 7:

»7) § 67, stk. 2 og 4, ved at have foretaget ulovlige, konstruktive ændringer af et motordrevent køretøjs motor eller forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer.«

§ 140. ---

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter, hvilke bekendtgørelser udstedt i henhold til den tidligere lov der forbliver i kraft efter den 1. maj 1977. Overtrædelse af disse bestemmelser straffes med bøde. § 118, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 8, samt § 119 finder tilsvarende anvendelse.

6. I § 140, stk. 2, 2. pkt., ændres »§ 118, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 8« til: »§ 118, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 9«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2018.

§ 3

Loven gælder ikke på Færøerne og Grønland

