

NOTAT

Dato [dato]  
J. nr. 2016-4133

## Høringsnotat

### Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionerne på køre- og hviletidsområdet m.v.)

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 25. november 2016 en række myndigheder og organisationer over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionerne på køre- og hviletidsområdet m.v.). Høringsfristen udløb den 4. januar 2017.

Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Arbejdsgiverforeningen Transport og Logistik (ATL)  
Brancheorganisationen for den Danske vejgodstransport (ITD)  
Dansk Bilbrancheråd  
Dansk Byggeri  
Dansk Erhverv  
Dansk Transport og Logistik (DTL)  
Danske Busvognmænd (DB)  
Danske Motorcyklister  
Danske Speditører  
DI Transport  
Erhvervsstyrelsen (Team Effektiv Regulering)  
Fagligt Fælles Forbund (3F)  
Forenede Danske Motorejere (FDM)  
Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)  
Landbrug & Fødevarer  
Rigsadvokaten  
Rigspolitiet  
Vestre Landsret

Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

Advokatsamfundet  
Autobranchen Danmark  
Dansk Kørelærer-Union



Erhvervsministeriet  
Forbrugerombudsmanden  
Forbrugerrådet Tænk  
Institut for Menneskerettigheder  
Politiforbundet i Danmark  
Vejdirektoratet  
Østre Landsret

Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: Arbejdstilsynet, Autobranchens Handels- og Industriforening, Berekabsstyrelsen, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Rederiforening, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Industri, Dansk Kranforening, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Standard, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Falck, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsikring og Pension, Håndværksrådet, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen af Polio og Trafik- og Ulykkesskadede, NOAH-Trafik, Retten i Bornholm, Retten i Esbjerg, Retten i Glostrup, Retten i Helsingør, Retten i Herning, Retten i Hillerød, Retten i Hjørring, Retten i Holbæk, Retten i Holstebro, Retten i Horsens, Retten i Kolding, Retten i København, Retten i Lyngby, Retten i Nykøbing, Retten i Næstved, Retten i Odense, Retten i Randers, Retten i Roskilde, Retten i Svendborg, Retten i Sønderborg, Retten i Viborg, Retten i Aalborg, Retten i Århus, Retten på Frederiksberg, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Skatteministeriet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafikselskaberne i Danmark, Veteranknallertklubben Arkiv.

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger hertil. Transport-, Bygning- og Boligministeriets bemærkninger er anført i kursiv.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henviser til høringssvarene.



## 1. Forenkling og lempelse af strafudmåling og det nye frakendelsessystem

3F, ATL, DI Transport, Dansk Erhverv, Danske Speditører, DB, DTL og ITD hilser forslaget velkomment og konkluderer, at der generelt i branchen er tilfredshed med det fremlagte lovforslag. Dansk Byggeri, Danske MotorCyklister, FDM samt Landbrug og Fødevarer stiller sig ligeledes positivt overfor de foreslåede ændringer og bakker op om, at sanktionerne gøres mere proportionale. Rigsadvokaten tilslutter sig lovforslagets overordnede formål med at forenkle sanktioneringen af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

3F, ATL, DI Transport, Dansk Erhverv, Danske Speditører, DB, DTL og ITD finder det positivt, at principperne om en konkret vurdering af en overtrædelse generelt skal finde anvendelse, og bemærker, at det især vil få betydning i de sager, hvor en chauffør ikke efterlever virksomhedens instruktioner, eller hvor virksomheden ikke lever op til sit ansvar om at instruere og planlægge chaufførens arbejde. 3F, ATL, DI Transport, Dansk Erhverv, Danske Speditører, DB, DTL og ITD refererer herudover til en netop afsagt Østre Landsretsdom, hvoraf det fremgår, at en ukorrekt betjening af takografen i tilknytning til login/logout-funktionen ikke længere anses for strafværdig.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at formålet med lovforslaget er at lempe og forenkle sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet. Lovforslaget indebærer derimod ikke ændringer i det eksisterende ansvarsgrundlag for førere og virksomheder. Der er således ikke ændret i betingelserne for, hvornår der pålægges førerne og virksomhederne strafansvar for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er opmærksom på vigtigheden af retspraksis i forbindelse med administration af køre- og hviletidsbestemmelserne. Den refererede dom vedrører imidlertid bestemmelser i køre- og hviletidsbekendtgørelsen og er derfor ikke afspejlet i lovforslaget.*

Rigspolitiet bemærker, at de foreslåede lempelser for både førerne og virksomheder kan medføre, at den præventive effekt af reglerne svækkes.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at der med lovforslaget foreslås en mere proportional bødeudmåling ved yderligere graduering af bødestørrelserne således, at bøderne for de overtrædelser af takografforordningen, der bl.a. skyldes sjusk og forglemmelse nedsættes, samtidig med at bøderne for de "mest alvorlige overtrædelser" forhøjes.*

*Ændringerne i bødestørrelserne og den nye bødestørrelse for de "mest alvorlige overtrædelser" vurderes derfor ikke at svække den præventive effekt af sanktionerne. Særligt den nye bødestørrelse må forventes at få betydelig præventiv effekt for de "mest alvorlige overtrædelser" af takografforordningen.*



*Formålet er endvidere at sikre, at der også efter den foreslåede ophævelse af lempelsescirkulæret er proportionalitet ved sanktioneringen af overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7.*

## **2. Sanktionering af art. 7 overtrædelser (pausereglen)**

3F, ATL, DI Transport, Dansk Erhverv, Danske Speditører, DB, DTL og ITD bemærker, at halveringen af bøder for overtrædelse af artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen, og det forhold, at bøderne efter det foreslåede, når visse forhold gør sig gældende, kan fraviges i opad- og nedadgående retning, er i fuld overensstemmelse med det grundlæggende krav om proportionalitet, som enhver myndighed bør efterleve.

Rigsadvokaten og Rigspolitiet tilslutter sig lovudkastets intention om at forenkle bødesystemet ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7, og tilslutter sig ligeledes overvejelserne vedrørende afskaffelse af lempelsescirkulæret, som har vist sig vanskeligt at håndtere og håndhæve i praksis. Det bemærkes, at det er afgørende for håndhævelsen, at der indføres klare og gennemsigtige regler.

Rigspolitiet er enig i, at der er behov for, at der ved sanktioneringen tages hensyn til det særlige samspil mellem køretid og pauser. Rigspolitiet vurderer endvidere, at en halvering af bøden ikke vil medføre håndhævelsesmæssige vanskeligheder, selv om der ved lempelserne brydes med den systematik, der i øvrigt gælder for sanktionering af overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen. Rigspolitiet understreger dog, at forslaget om, at der skal kunne ske yderligere nedsættelse af bøden i de tilfælde, hvor der foreligger formildende omstændigheder, vurderes at kunne medføre betydelige håndhævelsesmæssige vanskeligheder.

Rigspolitiet og Rigsadvokaten bemærker i den forbindelse, at det bør præciseres, hvad der forstås ved ”få minutter”, og under hvilke konkrete omstændigheder bødens størrelse i øvrigt forudsættes at være uproportional med overtrædelsens karakter, da det ellers vil medføre betydelige problemer i forbindelse med håndhævelsen af reglerne. Det bør endvidere præciseres, under hvilke omstændigheder der i praksis forudsættes anvendt en mindre bøde, herunder hvad der nærmere forstås ved ”ordensmæssige bøde”.

Rigspolitiet og Rigsadvokaten påpeger, at formuleringen om, at ”de tilfælde hvor tilsidesættelsen af kravet til rækkefølgen af pauserne ikke indebærer nedsat færdselssikkerhed, vil der fortsat foreligge formildende omstændigheder” forventes at give vanskeligheder i relation til en klar og forudsigelig håndhævelse af reglerne. Rigsadvokaten og Rigspolitiet vurderer samlet set, at der med den nuværende udformning af lovudkastet ikke opnås den tilsigtede forenkling.



Rigspolitiet bemærker herudover, at det fremstår uklart, hvilke situationer der ikke indebærer nedsat færdselssikkerhed, og hvor der derfor fortsat vil foreligge formildende omstændigheder. Det fremstår således uklart, hvilke situationer der nærmere tænkes på, som ikke allerede omfattes af den foreslåede faktormodel for bødeberegning, idet der i den skitserede faktormodel ikke skelnes til pausernes indbyrdes rækkefølge, men alene deres længde.

Rigspolitiet bemærker i tilknytning hertil, at anvendelsen af den i lovforslaget beskrevne faktormodel for bødeberegning ikke i sig selv vurderes at give anledning til væsentlige håndhævelsesmæssige vanskeligheder. Det bemærkes imidlertid, at der er risiko for, at en sådan bødeberegningsmodel isoleret set vil kunne medføre, at sanktioneringen fremstår vilkårlig, da det ifølge modellen alene er længden af de afholdte pauser, der er afgørende for, hvorledes forholdet skal sanktioneres, mens det vil være mindst lige så relevant at se på pausernes placering og køretidens længde.

Rigspolitiet bemærker, at det forhold, at afholdte pauser ikke skal medregnes, hvis føreren i flere tilfælde har tilsidesat kravet til rækkefølgen af køre- og hviletid og pausernes placering, indebærer nedsat færdselssikkerhed, idet føreren har kørt for lang tid uden en rigtig pause, og det vil desuden være særdeles vanskeligt at håndtere i praksis. Det skyldes bl.a., at det ikke nærmere er angivet i lovforslagets bemærkninger, hvornår der foreligger flere tilfælde af tilsidesættelse af kravet til rækkefølgen, hvornår pausernes placering indebærer nedsat færdselssikkerhed, eller hvornår der er tale om en rigtig pause. Hertil kommer, at som modifikationen er affattet, må det opfattes således, at den alene vil finde anvendelse i de tilfælde, hvor der både er sket en gentagen tilsidesættelse af kravet til rækkefølgen af pauserne, og hvor pausernes placering indebærer nedsat færdselssikkerhed som følge af for lang køretid uden rigtige pauser. Der kan også i de tilfælde, hvor der ikke er sket en tilsidesættelse af rækkefølgen af pauserne, blive tale om en meget lang uafbrudt køretid uden pauser.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig i, at det er væsentligt, at reglerne på køre- og hviletidsområdet kan håndhæves effektivt og på en smidig måde for såvel kontrolmyndigheder som chauffører og virksomheder.*

*På den baggrund har ministeriet foretaget en række ændringer af lovforslagets bemærkninger med det formål at præcisere den pågældende bestemmelses anvendelsesområde. Der er ved præciseringen af, hvornår der foreligger formildende omstændigheder, taget udgangspunkt i de retningslinjer, der fremgår af skemaerne under bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 14. Disse skemaer er nu flyttet til pkt. 2.2.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Endvidere er bestemmelsens bemærkninger ændret således, at der er taget højde for Rigspolitiets bemærkninger. Bestemmelsen bør derfor efter ministeriets opfattelse ikke længere give anledning til håndhævelsesmæssige vanskeligheder.*



### **3. Koordination af køre- og hviletidsreglerne og de aftalte arbejdstidsregler**

Dansk Byggeri påpeger behovet for at få set på, om pauserne efter køre- og hviletidsreglerne kan koordineres med pauser efter de aftalte arbejdstidsregler, sådan at arbejdsplanlægningen ikke gøres unødigt besværlig for erhverv, hvor der køres over kortere distancer.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at bestemmelserne om afholdelse af pauser i køretiden er fastsat i køre- og hviletidsforordningens artikel 7. Det er således ikke umiddelbart muligt at ændre på reglerne om afholdelse af pauser i køretiden eller koordinere disse med pauserne efter de aftalte arbejdstidsregler i forbindelse med lovforslaget.*

### **4. Graduering af bødetakster**

Vestre Landret bemærker, at mindstebøden på køre- og hviletidsområdet også i dag er 500 kr., men da standardbøden for de såkaldte mindre overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid er 2.000 kr., er en bøde på 500 kr. ikke en praktisk realitet. Landretten bemærker herudover, at der ved gennemførelse af lovforslaget vil ske forskelsbehandling i forhold til trafikanter, der begår andre 'mindre' færdselsforseelser, men som fortsat vil skulle betale omkring det dobbelt i bøde.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at forskellen i minimumsbøderne ved overtrædelse af reglerne på køre- og hviletidsområdet og andre færdselsforseelser allerede fremgår af den gældende færdselslov. Lovforslaget medfører således ikke en ændring heraf. Minimumsbøden for overtrædelse af takografforordningen har hidtil som udgangspunkt udgjort 2.000 kr., mens minimumsbøden for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen har været 500 kr. Ændringen af minimumsbøden vedrører således alene overtrædelser af takografforordningen.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer ikke, at der med lovforslaget sker usaglig forskelsbehandling i forhold til trafikanter, der begår andre 'mindre' færdselsforseelser. Dette skal navnlig ses i sammenhæng med, at der sædvanligvis kontrolleres for en periode på op til en måned, når det kommer til kontrol af overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne. Der er således større risiko for, at der foreligger flere overtrædelser, hvorfor der oftere udmåles meget høje bøder på grund af færdselslovens regler om kumulation af bøder. En sådan bagudrettet kontrol over en længere periode foreligger ikke for andre trafikanter.*



Rigsadvokaten og Rigspolitiet bemærker, at gradueringen af meget alvorlige overtrædelser, således at bødestørrelsen afhænger af, om overtrædelserne har haft betydning for myndighedernes mulighed for at udføre effektiv kontrol, vil kunne medføre betydelig tvivl om, hvilken bødestørrelse der forudsættes anvendt. Skøn indebærer, at det for en væsentlig del af de 25 overtrædelser, der er kategoriseret som meget alvorlige overtrædelser, ikke på forhånd er klart, hvilken bødestørrelse der er relevant. Det komplicerer behandlingen af sager, herunder således at en betydelig del af sagerne må forventes ikke – som det ellers sker i dag – at kunne afgøres udenretligt. Særligt af hensyn til de udenlandske chauffører er det af væsentlig betydning for en effektiv og håndterbar behandling af sagerne, at der er forudsigelighed om sanktionerne, sådan at sagerne kan afgøres på stedet, og mens chaufføren er her i landet. Det bør derfor præciseres i bemærkningerne, hvilke typer af de meget alvorlige overtrædelser der forudsættes sanktioneret med henholdsvis en høj og lav bøde.

Rigspolitiet bemærker ligeledes, at det er vigtigt både af hensyn til politiets kontrol og til en ensartet bødeudmåling, at det fremgår tydeligt i bemærkningerne til lovforslaget, hvornår en overtrædelse er egnet til at forhindre en effektiv kontrol i lovens forstand, og at det præciseres i bemærkningerne, om der skal foretages en konkret vurdering i relation til samtlige de overtrædelsestyper, som i bilag 2, 3 og 4 til lovforslaget er kategoriseret som meget alvorlige overtrædelser (VSI).

Rigspolitiet bemærker herudover, at en vurdering ikke forekommer egnet i relation til en række af de meget alvorlige overtrædelsestyper, f.eks. ved anvendelse af en takograf, der ikke er kontrolleret af et autoriseret værksted. Rigspolitiet bemærker endvidere, at langt de fleste af de overtrædelsestyper, som er kategoriseret som meget alvorlige overtrædelser, pr. definition er egnet til at hindre effektiv kontrol, allerede fordi overtrædelserne forudsætter, at der er tale om tilfælde, hvor data mangler eller ikke kan aflæses. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis det præciseres, hvilke typer af de meget alvorlige overtrædelser der forudsættes sanktioneret med henholdsvis en høj og lav bøde. I modsat fald vil behandling af sagerne blive mere vanskelig, og en betydelig del af de sager, som i dag afgøres udenretligt, må forventes at skulle afgøres ved domstolene

*Af de almindelige bemærkninger fremgår det, at vurderingen af bødestørrelsen for de "meget alvorlige overtrædelser" skal anlægges i relation til samtlige de overtrædelsestyper, der er anført i bilag 2, 3 og 4 til lovforslaget.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan tilslutte sig Rigspolitiets opfattelse af, at langt de fleste af de overtrædelsestyper, som er kategoriseret som "meget alvorlige overtrædelser", er egnet til at hindre effektiv kontrol.*

*Ministeriet har på den baggrund omskrevet lovforslagets bemærkninger således, at det med større tydelighed fremgår, at de meget alvorlige overtrædel-*



*ser som udgangspunkt alle er egnede til at hindre effektiv kontrol, hvorfor der skal udmåles en bøde på 3.000 kr. til føreren og 6.000 kr. til virksomheden.*

*Dog kan der forekomme tilfælde, hvor overtrædelsen konkret ikke har hindret den effektive kontrol. I disse konkrete tilfælde skal der i henhold til lovforslagets retningslinjer alene udmåles en bøde på 1.500 kr. til føreren og 3.000 kr. til virksomheden.*

*Bestemmelsen bør derfor efter ministeriets opfattelse ikke længere give anledning til håndhævelsesmæssige vanskeligheder.*

## **5. Indførsel af bødeloft**

Rigsadvokaten bemærker i tilknytning til det foreslåede bødeloft, at der i praksis ses tilfælde, hvor en chaufførs månedsløn som konsekvens af blandt andet overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid langt overstiger 70.000 kr. Det bør derfor overvejes, om bødeloftet på 30.000 kr.- også i sådanne sager – har den ønskede præventive effekt.

Rigsadvokaten bemærker herudover, at kørsel omfattet af køre- og hviletidsreglerne sker i virksomhedens interesse og på en sådan måde, at den merindtjening, der kan genereres som følge af tilsidesættelse af køre- og hviletidsreglerne, tilkommer virksomheden. Det bør derfor overvejes, om de betragtninger om proportionalitet mv., der anføres til støtte for et fast bødeloft for føreren, gør sig tilsvarende gældende, når det kommer til virksomhedsbøden.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at bødeloftet i lovforslaget til føreren er fastsat med udgangspunkt i offentlige tilgængelige lønstatistikker fra Danmarks Statistik. Bødeloftet er fastsat, så det svarer til en gennemsnitlig månedsindkomst før skat for en dansk fører. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at størrelsen på bødeloftet må antages at have den fornødne præventive effekt. Dette skal også ses i lyset af, at bødeloftet ikke finder anvendelse, hvor der foreligger særligt skærpende omstændigheder, dvs. ved de mest alvorlige overtrædelser af takografforordningen. En fører kan i en sådan situation pålægges en bøde svarende til bødeloftet med tillæg af eventuelle bøder for de mest alvorlige overtrædelser af takografforordningen.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal i tilknytning til bemærkningerne til det foreslåede bødeloft for virksomheden understrege, at der er tale om et bødeloft pr. fører og ikke et samlet bødeloft for virksomheden. På samme måde som ved bødeloftet for føreren, finder bødeloftet ikke anvendelse i de tilfælde, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, dvs. ved de mest alvorlige overtrædelser af takografforordningen, og heller ikke i de tilfælde, hvor det er virksomheden selv, der overtræder bestemmelserne i takografforordningen.*





*På baggrund heraf og idet der efter lovforslaget er tale om et bødeloft pr. fører, er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at der ved sanktioneringen af virksomheden i fornødent omfang tages hensyn til den merindtjening, der genereres som følge af en overtrædelse.*

## **6. Muligheden for at undlade betinget frakendelse, når der foreligger formildende omstændigheder**

Rigsadvokaten bemærker, at der i tilknytning til muligheden for at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, når der foreligger særlige formildende omstændigheder, bør tilføjes konkrete eksempler på, hvornår den helt særlige situation, hvor en sådan sanktion ikke forekommer proportional med forseelsens karakter forudsættes at kunne blive aktuel.

Rigspolitiet bemærker, at der i praksis har vist sig behov for en bestemmelse, der giver mulighed for, at en betinget frakendelse kan undlades under særlig formildende omstændigheder. Rigspolitiet tilslutter sig Transport-, Bygnings- og Boligministeriet overvejelser vedrørende den foreslåede bestemmelses snævre anvendelsesområde. Rigspolitiet bemærker dog i tilknytning hertil, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis bestemmelsens anvendelsesområde præciseres yderligere, idet det i modsat fald må påregnes, at en stor del af de sager, som afgøres udenretlig i dag, vil skulle behandles ved domstolene. Rigspolitiet bemærker herudover, at det bør præciseres nærmere, hvad der forstås ved ”få minutter” og ”mindre overskridelser”, da man herved i højere grad kan sikre en ensartet anvendelse af bestemmelsen allerede fra ikrafttrædelsestidspunktet.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det af lovforslagets specielle bemærkninger fremgår, at der er tale om en meget snæver undtagelsesbestemmelse, som kun forudsættes anvendt i særlige tilfælde. De særlige tilfælde er beskrevet med eksempler, der vedrører henholdsvis færgereglen og flermandsbetjening.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på baggrund af Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger præciseret de nævnte eksempler nærmere.*

## **7. Nyt frakendelsessystem for overtrædelse af reglerne om overlæs, køre- op hviletid og takografen**

Rigsadvokaten og Rigspolitiet har anført, at det med henblik på at begrænse fortolkningstvivl og for at sikre klarhed og forudsigelighed i retsanvendelsen bør uddybes, hvordan samspillet mellem de to frakendelsessystemer er tiltænkt at skulle være og fungere indbyrdes, herunder med hensyn til gentagelsesvirkning og samtidig pådømmelse mv.



*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i, at klarhed omkring rets-anvendelsen af det nye frakendelsessystem er vigtigt. Ministeriet har på den baggrund udbygget lovforslagets bemærkninger således, at det mere præcist beskrives, hvorledes de to sideløbende frakendelsessystemer skal fungere ind-byrdes. Der henvises til pkt. 2.3.2.1. i lovforslagets almindelige bemærknin-ger.*

Rigsadvokaten og Rigspolitiet bemærker, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis det fremgår af lovforslaget, hvorledes forskellige overgangsproblematikker skal løses.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig heri og har på den bag-grund indført en nærmere beskrivelse heraf i lovforslagets bemærkninger til § 2, hvor der tillige er tilføjet to nye overgangsbestemmelser.*

Rigspolitiet har anført, at det ikke fremgår af lovforslaget, hvorledes det nye frakendelsessystem skal udmøntes i praksis.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har tilføjet lovforslagets bemærk-ninger en nærmere beskrivelse af dette forhold, herunder at kørekortet skal inddrages og et nyt udstedes ved ubetingede frakendelser efter det nye fra-kendelsessystem som anbefalet af Rigspolitiet. Ministeriet har endvidere tilfø-jet lovforslaget bestemmelser om betaling af gebyr i disse ombytningssituati-oner. Der vil endvidere blive fastsat nærmere regler om administration af reglerne i kørekortbekendtgørelsen, hvis lovforslaget vedtages. Der henvises til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 18-19.*

Vestre Landsret har anført, at de hensyn til proportionalitet og saglighed, der har ført til de pågældende forslag om førerretsfrakendelse, også vil kunne over-føres til visse andre overtrædelser af færdselsloven, som f.eks. manglende an-vendelse af sikkerhedsudstyr til børn i biler. Overtrædelse af disse regler siger heller ikke noget om den pågældendes evne til at føre f.eks. motorcykel, lige-som kursus i færdselssikkerhed i disse tilfælde kunne være mere relevant end en kontrollerende køreprøve.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvide til ministeriets be-mærkninger til Vestre Landsrets tilsvarende synspunkt vedrørende gradue-ring af bødetaksterne under pkt. 4, side 6.*

Rigsadvokaten anfører, at det bør overvejes, om det er hensigtsmæssigt, at en fører ikke i alle tilfælde af overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid mv. skal gennemgå et kursus i køre- og hviletid.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at en fører, der er frakendt førerretten til de store og tunge køretøjer i medfør af lovforslagets regler, i*



*alle tilfælde skal gennemgå et kursus i lastsikring og overlæs og/eller køre- og hviletid og brug af takograf. Dette gælder også i de tilfælde, hvor førerretten er frataget i medfør af begge frakendelsessystemer. Ministeriet har derfor præciseret lovforslaget og dets bemærkninger på dette punkt. Der henvises til pkt. 2.3.2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.*

Rigspolitiet har anført, at det ved frakendelse som følge af kørsel med overlæs vil forekomme mere relevant, såfremt en fører i sådanne tilfælde skal gennemføre et kursus vedrørende belæsning af køretøjer frem for et kursus i køre- og hviletid og brug af takograf.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig heri og har på den baggrund ændret lovforslagets bestemmelser i § 1, nr. 3 og 4, således at det fremgår, at frakendelse som følge af kørsel med overlæs kræver gennemførelse af et kursus i lastsikring og overlæs.*

Rigspolitiet har bemærket, at der ikke er fuld overensstemmelse mellem lovforslagets almindelige bemærkninger og ordlyden af den nye bestemmelse i § 60 a, stk. 11, for så vidt angår de tilfælde, hvor generhvervelse efter en ubetinget frakendelse på 3 år eller mere kræver en kontrollerende køreprøve.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har tilrettet lovforslagets bemærkninger således, at det både af lovtæst og bemærkninger fremgår, at der kræves beståelse af en kontrollerende køreprøve i alle tilfælde, hvor førerretten har været frataget ubetinget efter den nye bestemmelse i § 129 b, stk. 1, i 3 år eller mere.*

3F, ATL, DI-transport, Dansk Erhverv, Danske Speditører, DB DTL og ITD har anført, at det synes at være uproportionalt, at seks overtrædelser af takograf- forordningen inden for tre år stadig skal medføre en betinget frakendelse af retten til at føre de store og tunge køretøjer.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker hertil, at det må anses som en væsentlig lempelse, at førerretten med lovforslagets regler alene frakendes betinget til de store og tunge køretøjer i de omhandlede tilfælde. Efter de gældende regler frakendes førerretten betinget til samtlige køretøjskategorier (dvs. også almindelig bil og motorcykel). Ministeriet finder ikke, at der på nuværende tidspunkt er anledning til at foretage yderligere lempelser af reglerne om frakendelse af førerretten ved overtrædelse af reglerne om takografen.*

Rigsadvokaten bemærker, at der i tilknytning til muligheden for at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen, når der foreligger særlige formildende omstændigheder, bør tilføjes konkrete eksempler på, hvornår den helt særlige situation, hvor en sådan sank-



tion ikke forekommer proportional med forseelsens karakter forudsættes at kunne blive aktuel.

Side 12/14

Rigspolitiet bemærker, at der i praksis har vist sig behov for en bestemmelse, der giver mulighed for, at en betinget frakendelse kan undlades under særligt formildende omstændigheder. Rigspolitiet tilslutter sig Transport-, Bygnings- og Boligministeriet overvejelser vedrørende den foreslåede bestemmelses snævre anvendelsesområde. Rigspolitiet bemærker dog i tilknytning hertil, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis bestemmelsens anvendelsesområde præciseres yderligere, idet det i modsat fald må påregnes, at en stor del af de sager, som afgøres udenretlig i dag, vil skulle behandles ved domstolene. Rigspolitiet bemærker herudover, at det bør præciseres nærmere, hvad der forstås ved ”få minutter” og ”mindre overskridelser”, da man herved i højere grad kan sikre en ensartet anvendelse af bestemmelsen allerede fra ikrafttrædelsestidspunktet.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det af lovforslagets specielle bemærkninger fremgår, at der er tale om en meget snæver undtagelsesbestemmelse, som kun forudsættes anvendt i særlige tilfælde. De særlige tilfælde er beskrevet med eksempler, der vedrører henholdsvis færgereglen og flermandsbetjening.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på baggrund af Rigsadvokatens og Rigspolitiets bemærkninger præciseret de nævnte eksempler nærmere.*

Med hensyn til ændring af ”kørselsforløb” til ”uge” bemærker Rigsadvokaten, at en overtrædelse med mere end 40 procent af køre- og hviletidsforordningen i 5 på hinanden følgende dage alene medfører betinget frakendelse, mens overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen med mere end 40 procent på to tirsdage i to på hinanden følgende uger medfører ubetinget frakendelse. Det bør overvejes om denne forskel er hensigtsmæssig.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at lovforslaget har til hensigt at gøre op med visse uhensigtsmæssigheder i forbindelse med begrebet kørselsforløb. Dette sker ved at erstatte det nationale begreb kørselsforløb med begrebet én uge, som er defineret i køre- og hviletidsforordningen.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at lovforslaget imødegår den nuværende retstilstand, hvor den fører, der i forbindelse med en række overtrædelser, afholder et lovligt hvil, som bryder kørselsforløbet, risikerer at blive sanktioneret hårdere frakendelsesmæssigt end den fører, der ikke afholder et lovligt hvil. Det er i dag således muligt at køre flere uger uden et lovligt hvil og alene få en betinget frakendelse af førerretten. Med den foreslåede ændring vil det fremover alene være muligt at køre maksimalt én uge, før der ved flere overtrædelser vil ske ubetinget frakendelse. Det er således ikke*



*muligt at undgå ubetinget frakendelse ved at fortsætte det samme overtrædelsesmønster uden et lovligt hvil. De færdselssikkerhedsmæssige hensyn, der ligger bag hele frakendelsessystemet, varetages således efter ministeriets opfattelse i højere grad ved den foreslåede ændring, idet førerne ikke længere vil kunne spekulere i at afholde ulovlige hvil (for korte hvil).*

Rigspolitiet har anført, at det bør overvejes, om begrebet ”isoleret set” fortsat er relevant med de ændringer af reglerne, som lovforslaget indeholder. Under alle omstændigheder er det Rigspolitiets opfattelse, at begrebet giver anledning til fortolkningstvivl i visse særlige tilfælde. Rigspolitiet har derfor anført, at der er behov for at få afklaret denne fortolkningstvivl.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at begrebet ”isoleret set”, som knytter sig til frakendelsessituationen, oprindeligt blev indført og beskrevet i bemærkningerne til den ændring af færdselsloven, der blev foretaget i 2005.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan på det foreliggende grundlag ikke udelukke, at afskaffelse af begrebet ”isoleret set” i visse tilfælde vil medføre en skærpelse af sanktionerne på køre- og hviletidsområdet. Da formålet med lovforslaget bl.a. er at lempe sanktionerne for flere køre- hviletidsovertrædelser, har ministeriet valgt at videreføre begrebet i sin eksisterende form og betydning.*

*Efter ministeriets vurdering kræver en eventuel afskaffelse af begrebet eller en nærmere afklaring af begrebets betydning i de tilfælde, hvor der i praksis har vist sig at være uklarheder, en nærmere og mere tilbunds gående analyse, som det ikke har været muligt at gennemføre i forbindelse med udarbejdelse af lovforslaget.*

*Ministeriet er dog opmærksom på det af Rigspolitiet anførte og vil have det med i overvejelserne ved det videre arbejde på køre- og hviletidsområdet.*

Rigspolitiet har anført forslag til en række sproglige ændringer af lovforslagets bestemmelser.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har tilrettet de pågældende bestemmelser i overensstemmelse med det af Rigspolitiet anførte.*

