

Oversigt over høringsvar

Indhold

Oversigt over høringsvar.....	1
Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:	2
Brancheorganisationen for den Danske vejgodstransport, ITD, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, DTL, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, DI Transport, Fagligt Fælles Forbud, 3F	2
Dansk Bilbrancheråd	4
Dansk Byggeri	5
Erhvervsstyrelsen.....	6
Forenede Danske Motorejere.....	7
Landbrug og Fødevarer.....	8
Rigsadvokaten.....	10
Rigspolitiet	18
Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter.....	20
Vestre Landsret.....	33
Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:	35
Advokatsamfundet	35
Autobranchen Danmark	36
Dansk Køerlærer-Union	37
Danske Motorcyklister	38
Erhvervs- og Vækstministeriet.....	39
Forbrugerombudsmanden	40
Forbrugerrådet Tænk.....	41
Frie Danske Lastbilsvognmænd.....	42
Institut for Menneskerettigheder.....	43
Politiforbundet i Danmark.....	44
Vejdirektoratet	45
Østre Landsret.....	46

Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Brancheorganisationen for den Danske vejgodstransport, ITD, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, DTL, Danske Busvognmænd, Danske Speditører, DI Transport, Fagligt Fælles Forbud, 3F



22. december 2016

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Høringsvar til udkast til forslag om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet med videre) - J.nr. 2016-4133

Hermed fremsendes fælles hørings svar fra 3F, ATL, DI-transport, Dansk Erhverv, Danske Speditører, DB, DTL og ITD.

På den samlede transportbranches vegne hilser vi grundlæggende lovforslaget velkomment. Vi ser initiativet som en anerkendelse af branchens indspil i den rapport, som vi fremsendte efter anmodning til Justitsministeriet i januar 2015, til en eventuel revision af håndteringen af de gældende regelsæt på køre- og hviletidsområdet. Denne rapport er sidenhen blevet overdraget til Transport- og Bygningsministeriet, da der i forbindelse med regeringsdannelsen medio 2015 skete en overdragelse af sagsområdet hertil.

Vi bemærker, at lovforslaget i hovedtræk lægger op til en sikring af større proportionalitet i sanktioneringen for chauffør og virksomhedsejer. Der gøres også op med det hidtidige frakendelsessystem, således at der alene sker frakendelse af kørekortet til de typer af kørekortkategorier, som køre- og hviletidsbestemmelserne i udgangspunktet gælder for. Der indføres også et bodeloft for både chauffør og virksomhed. Derudover lægges der op til en hårdere strafsanktionering i forbindelse med manipulation af takografen og fordrejelse af data, som hindrer en effektiv myndighedskontrol. Alle disse principper kan vi støtte op om.

Vi noterer os ligeledes, at flere sagsområder som følge af afgjorte sager i landsretterne og Højesteret igennem de seneste 10 år er indarbejdet i lovforslaget. Samtidig er der en erkendelse af, at transportbranchens mulighed for at overholde gældende regler er blevet stærkt forbedret siden indførelsen af den digitale takograf. Det gælder både i chaufførens dagligdag bag rattet og virksomhedens mulighed for at instruere og lave egenkontrol af de ansattes dispositioner.

Vi vil dog her gøre opmærksom på en netop afsagt Østre Landsretsdom, som tager stilling til forhold omkring login/logout-funktionen, som alene straffes i Danmark og ingen andre steder i EU. Af dommen fremgår det, at en ukorrekt betjening af takografen i den henseende ikke længere anses for strafværdig. Netop denne løbende tilpasning af sanktioneringen i forhold til relevante afgørelser truffet i blandt andet retssystemet anses af erhvervet for værende af stor betydning.

For overtrædelse af artikel 7 (køretid uden pauser) er de grundlæggende bødesatser halveret (chauffør 100 kroner til 50 kroner per procent point, virksomhed 200 kroner til 100 kroner per procent point). Endvidere understreges det i lovforslaget, at bøderne kan fraviges i opad- og nedadgående retning, såfremt forhold måtte tale herfor. Det er i fuld overensstemmelse med de krav, som efter vores mening skal opfyldes, når sanktioner skal opfylde de grundlæggende proportionalitetskrav, man som myndighed er forpligtet til at opfylde.

Vi ser også denne udvikling i sanktionsfastsættelsen som en erkendelse af, at overholdelsen af loven er blevet stærkt forbedret siden indførelsen af den digitale takograf. Udviklingen og

anvendelsen af diverse analysemuligheder for virksomhederne og chaufførerne har bidraget og vil bidrage til en øget efterlevelse af de komplekse regelsæt.

På lignende måde er det positivt, at principperne om en konkret vurdering af en overtrædelse generelt skal finde anvendelse, hvilket 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.

Den ændrede måde at håndtere frakendelsessituationen på vil sikre chaufførens "sociale forhold", samtidig med at chaufføren underkastes kravet omkring en opgradering af sine køre- og hviletidsmæssige kompetencer. Det giver mening, at den ansatte i stor udstrækning vil kunne bevare sin tilknytning til arbejdsmarkedet, ligesom virksomhederne fortsat vil kunne anvende den ansatte blot til nogle andre typer opgaver, hvilket er en væsentlig faktor i fremtiden, hvor chaufførmangel vil blive en større udfordring. Vi vil i den forbindelse dog påpege, at seks overtrædelser af takografforordningen inden for tre år stadig synes at være uproportionalt i forhold til lovforslagets øvrige betragtninger om rimelige sanktioner og betinget frakendelse af førerretten.

Transport, Bygnings- og Boligministeriet nytænker i sit forslag den tidligere meget problematiske håndtering af den såkaldte pauseregulering. Måden synes meget velovervejet og gennemtænkt. Branchens undersøgelser synes heller ikke at kunne påvise uhensigtsmæssigheder ud fra de forudsætninger, som er beskrevet. Dog vil vi anbefale, at der fra styrelsens side og gerne i samarbejde med branchen, udarbejdes informationsmateriale til brugerne omkring specielt dette forhold.

Konklusion:

Det samlede erhverv kan generelt tilkendegive tilfredshed med det fremlagte forslag, der efter vores opfattelse fortsat tilgodeser trafikssikkerheden, og ser frem til Folketingets vedtagelse heraf.

Forudsætningen for, at regeloverholdelsen øges, er - ud over de teknologiske muligheder for chaufføren og virksomhederne, som allerede er i anvendelse - at der sker klare, ensartede og forståelige udmeldinger vedrørende fortolkning af gældende regler og en eventuel sanktionering fra myndighederne side.

Dette stiller store krav til Færdselsstyrelsens og politiets samarbejde.

Der må her ikke være tvivl om, hvem der er myndighed på området, og hvem der derfor har ansvaret for, at korrekt sanktionering sker.

Erhvervet står altid til rådighed for yderligere drøftelser.

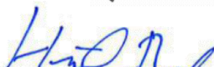
Med venlig hilsen



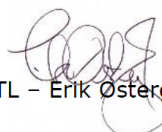
3F - Kjeld Jensen



DI - Transport - Michael Svane



DASP - Henrik Beck



DTL - Erik Østergaard



ATL - Lars William Welsch



DE - Jesper Højte Stenbæk



DB - Steen Bundgaard



ITD - Karen Roij



Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Taastrup, den 16. december 2016

Fremsendt pr. e-mail: awh@trm.dk, trm@trm.dk

Vedr. 2016-4133-2017; Høring over udkast til lov om ændring af færdseloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.)

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovennævnte høring.

Det er glædeligt, at der i høringsmaterialet lægges vægt på at få ændret adfærden hos de chauffører og vognmænd, der måtte have misforstået reglerne om eller sjustet med brugen af takografer, ligesom det er en lettelse at se, at der nu kommer en overgrænse for, hvor store bøder, der kan udstedes.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd

Erik S. Rasmussen
Direktør, advokat
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Att.: Fuldmægtig Fie Westergren Hendel

Pr. e-mail, awh@trm.dk og trm@trm.dk

28. december 2016
J-nr.: 213025 / 2360290

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.)

Tak for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende ovennævnte høring.

Dansk Byggeri stiller sig positivt overfor de lempelser af reglerne, som lovforslaget medfører.

Dansk Byggeri skal dog påpege behovet for at få set på, om pauserne jf. køre- og hviletidsreglerne bør kunne koordineres med pauser jf. de aftalte arbejdstidsregler, sådan at arbejdsplanlægningen ikke gøres unødigt besværlig for erhverv, hvor der køres over kortere afstande (ie op til 100 km), som det eksempelvis er tilfældet for leverancer af flydende beton til støbning på byggepladser.

Venlig hilsen
Dansk Byggeri

Laura Hyang Kroer Madsen

Til: ahw@trm.dk (ahw@trm.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: 1 - ERST Høring (hoering@erst.dk)
Titel: Erhvervsstyrelsens hørings svar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-tidsområdet m.v.)(ERST Sagsnr: 2016 - 13127)
Sendt: 05-12-2016 10:15:51
Bilag: signaturbevis.txt;

Til Trafik- og Byggestyrelsen,

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-tidsområdet m.v.)

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at lovforslaget ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen

Maja Alicia Petersen
stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN
Team Jura

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 3529 1000
Direkte: +45
E-mail: MajAli@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.



Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. mail til awh@trm.dk og trm@trm.dk

02-01-2017

Dir. tf.
+4545270713

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S16-5695

Ref: DBL/

**Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven
(ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-
tidsområdet m.v.)**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.

FDM bakker op om de foreslåede ændringer. En af de afgørende ulykkesfaktorer er uopmærksomhed, der kan have forskellige årsager, fx distraktion og træthed. Det giver derfor god mening, at straffen for de mest alvorlige overtrædelser forhøjes, og at straffen for de mindre alvorlige overtrædelser gøres mere proportional.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Dato 2. januar 2017
Side 1 af 2

Transport- og
Bygningsministeriet
2016-4133



Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet mv.)

Landbrug & Fødevarer takker for at have fået lovforslaget om ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet i høring.

Erhvervet er yderst positivt overfor, at man vil gøre både bødestørrelserne på køre- og hviletidsområdet, samt sanktionerne mere proportionale.

Fødevarerhvervet har tidligere tilkendegivet, at de nuværende sanktioner – samt ikke mindst håndhævelsen af reglerne på køre- og hviletidsområdet - har skabt stor usikkerhed og til tider haft betydelige konsekvenser for erhvervets afvikling af godstransporten. I en undersøgelse fra Vejtransportrådet svarer 37 procent af chaufførerne f.eks., at risikoen for bøder er en stressfaktor i udførelsen af deres arbejde.

Det er meget positivt, at man ønsker at sænke bødestørrelserne ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne med særligt fokus på at sikre rimelighed mellem forseelse og bødestørrelse. Virksomhederne og chaufførerne har blandt andet oplevet urimeligt høje bøder for mindre bagatelsager, der ikke har konsekvenser for færdselssikkerheden. Det handler ofte om fejlbetjening af kontrolapparatet i lastbilen, forglemmelser i forhold til pauser mv.

Formålet med lovforslaget er også at indføre et nyt system for frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen mv.

Med lovforslaget foreslås det, at en frakendelse af førerretten på baggrund af overtrædelse af de nævnte regler *alene* skal medføre frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer, såsom bl.a. lastbil. Overtrædelse af de nævnte regler vil således ikke medføre frakendelse af førerretten til kategori B (almindelig bil). Der indføres konkret en ordning, hvor reglerne om frakendelse af førerretten i anledning af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen adskilles fra færdselslovens øvrige frakendelsesregler.

Landbrug & Fødevarer støtter denne ændring således, at overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid mv. og overtrædelse af de øvrige regler i færdselsloven - der kan medføre frakendelse af førerretten - ikke har indbyrdes betydning for, i hvilket omfang førerretten skal frakendes.

Desuden foreslås der med lovforslaget forskellige lempelser med hensyn til frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer på baggrund af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, herunder ved at hæve procentsatsen for, hvornår der skal ske betinget frakendelse af førerretten, at ophæve reglerne om frakendelse ved overtrædelse af reglerne om afholdelse af pauser i køretiden og ved at indføre hjemmel til at undlade

Landbrug & Fødevarer er erhvervsorganisation for landbruget, fødevarer- og agroindustrien. Med en eksport på over 156 milliarder kroner årligt og med 169.000 beskæftigede repræsenterer vi et af Danmarks vigtigste eksporterhverv.

Ved at nytænke og synliggøre erhvervets bidrag til samfundet sikrer vi vores medlemmer en stærk placering i Danmark og globalt.



frakendelse, når der foreligger særlig formildende omstændigheder. Ændringerne skal ses som udtryk for ønsket om at gøre sanktioneringen af reglerne mere proportional, enkel og retfærdig.

Alle disse forenklinger med det formål at sikre rimelighed og proportionalitet i forhold til bøder og sanktioner kan ligeledes støttes fuldt ud af Landbrug & Fødevarer.

Endelig indeholder lovforslaget to mindre ændringer af teknisk karakter vedrørende definitionen af blokvogne og mulighed for at undtage den europæiske konvention om transport af farligt gods ad vej fra offentliggørelse i Lovtidende. Disse forslag giver ikke umiddelbart anledning til bemærkninger fra Landbrug & Fødevarer.

Med venlig hilsen

Esben Tranholm Nielsen

Chefkonsulent

Team Vækst, Forskning & Fødevarer

D +4533394681

M +4551270139

E etn@lf.dk

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K



DATO 4. januar 2017

JOURNAL NR.

RA-2016-700-0079

BEDES ANFØRT VED SVARSKRIVELSER

SAGSBEHANDLER: aka010

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16
1220 KØBENHAVN K

TÉLEFÓN 72 68 90 00

FAX 72 68 90 04

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.)

Ved brev af 25. november 2016 har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.).

Med lovudkastet lægges op til en række lempelser i sanktionssystemet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, både i relation til bødestørrelser og i forhold til, hvilke overtrædelser der kan medføre frakendelse af førerretten og under hvilke betingelser.

Generelt skal jeg bemærke, at lovudkastet vedrører et sagsområde, hvor der i praksis behandles et betydeligt antal sager i politi og anklagemyndighed. Årligt afgøres således i alt ca. 6300 mulige køre- og hviletidsovertrædelser.

Sanktionering af køre- og hviletidsreglerne er endvidere et område, hvor lovgivningen er kendetegnet ved en betydelig grad af kompleksitet.

Med henblik på at sikre klarhed og overskuelighed i reglerne både for borgerne og de håndhævende myndigheder og for at undgå uhensigtsmæssig ressourceanvendelse hos de retshåndhævende myndigheder er det i forbindelse med lovgivningsinitiativer på området således efter min opfattelse centralt, at nye regler udformes så præcist som muligt. Fokus bør således være på forudsigelighed i retsanvendelsen og på, at reglerne forenkles og samtænkes med færdselslovens øvrige regler, herunder at reglerne tilpasses den EU-retlige regulering på området, således at behandlingen af sagerne ikke bliver unødigt kompliceret.

Jeg kan på den baggrund tilslutte mig lovudkastets overordnede formål om at forenkle sanktioneringen af overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

RIGSADVOKA

SIDE 2

1. Graduering af bødestørrelsen ved de ”meget alvorlige overtrædelser” under hensyn til overtrædelsens betydning for kontrollen

Det fremgår af lovudkastets almindelige bemærkninger, pkt. 2.2.2.1, at en førers bøde for ”meget alvorlige overtrædelser” (VSI) foreslås gradueret således, at bødestørrelsen afhænger af, om overtrædelsen har haft betydning for myndighedernes mulighed for at udføre en effektiv kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne. Efter bemærkningerne vil dette bero på en konkret vurdering i det enkelte tilfælde. Bøden til føreren forudsættes fastsat til enten 1.500 kr. eller 3.000 kr., mens virksomheden forudsættes idømt en bøde på det dobbelte beløb.

Efter lovudkastet er i alt 25 lovovertrædelser kategoriseret som ”meget alvorlige overtrædelser”. I forhold til visse af disse overtrædelser vil det formentlig uden videre kunne konstateres, at en tilsidesættelse har betydning for muligheden for at udføre en effektiv kontrol. Det gælder eksempelvis ved fejlbetjening af artikel 34, stk. 1-3 (herunder ukorrekt anvendelse af diagramark/fører kort).

I gruppen af overtrædelser, der er kategoriseret som ”meget alvorlige overtrædelser”, er imidlertid også en række overtrædelser, hvor det ikke umiddelbart fremstår klart, om en overtrædelse har haft betydning for muligheden for at udføre en effektiv kontrol, og hvor der derfor konkret vil kunne være betydelig tvivl om, hvilken bødestørrelse der forudsættes anvendt. Det gælder eksempelvis overtrædelse af artikel 23, stk. 1 (anvendelse af takograf, der ikke er kontrolleret af et autoriseret værksted), artikel 37, stk. 1, og artikel 22, stk. 1 (reparation af takograf er ikke foretaget af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted), og artikel 33, stk. 2 (virksomheden opbevarer ikke diagramark, udskrifter og overførte data).

Det skøn, der er indbygget i lovudkastets formulering, vil således efter min opfattelse indebære, at det i relation til en væsentlig del af de omhandlede 25 overtrædelser ikke på forhånd er klart, hvilken bødestørrelse der er relevant. Herved kompliceres behand-

lingen af sagerne, herunder således at en betydelig del af sagerne må forventes ikke – sådan som det sker i dag – at kunne afgøres udenretligt.

Jeg skal i tilknytning hertil bemærke, at en betydelig del af sagerne omhandler tilfælde, hvor udenlandske chauffører stoppes i forbindelse med vejkontrol, og hvor det er af væsentlig betydning for en effektiv og praktisk 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 efter min opfattelse i lovudkastets bemærkninger præciseres, hvilke typer af de meget alvorlige overtrædelser der forudsættes sanktioneret med henholdsvis en høj og lav bøde.

RIGSADVOKATEN

SIDE 3

2. Bødeloft

Det fremgår af lovudkastets almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.2.2, at der foreslås indført et loft over, hvilken bøde en fører samlet kan idømmes i forbindelse med flere overtrædelser af takografforordningen og/eller køre- og hviletidsforordningen.

Om baggrunden herfor er i lovudkastets bemærkninger henvist til, at førere og virksomheder med de gældende regler risikerer meget store samlede bøder ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Hensigten med lovudkastet er således at indføre en lovbestemt fravigelse af færdselslovens almindelige udgangspunkt i § 118 a, stk. 2, om absolut kumulation.

Bødeloftet for føreren foreslås fastsat til 30.000 kr. Det fremgår af lovudkastets bemærkninger, at dette beløb svarer til en gennemsnitlig månedsindkomst før skat for en dansk fører.

Jeg skal hertil bemærke, at der i praksis efter det oplyste ses tilfælde, hvor en førers månedsløn som en konsekvens af blandt andet overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid langt overstiger 70.000 kr. Det kan efter min opfattelse overvejes, om bødeloftet på 30.000 kr. – også i sådanne sager – har den ønskede præventive effekt.

For så vidt angår forslaget om et loft over bøden udmålt til virksomheden svarende til det dobbelte af bøden til føreren skal jeg bemærke, at kørsel omfattet af køre- og hviletidsreglerne sker i virksomhedens interesse, og sådan at den merindtjening, der kan genereres som følge af tilsidesættelse af køre- og hviletidsreglerne, tilkommer virksomheden. I det lys kan det efter min opfattelse overvejes, om de betragtninger om proportionalitet mv., der anføres til støtte for et fast bødeloft i forhold til føreren, gør sig tilsvarende gældende, når det kommer til virksomhedsbøden.

3. Sanktionerne ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7

Indledningsvis skal jeg bemærke, at jeg kan tilslutte mig lovudkastets intention om at forenkle bødesystemet ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 7, som erfaringsmæssigt har givet/giver anledning til betydelige praktiske og håndhævelsesmæssige vanskeligheder. Jeg er således enig i Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om at afskaffe cirkulæreskrivelse nr. 9293 af 30. marts 2007 (lempelsecirkulæret), som har vist sig vanskelig at håndtere og håndhæve i praksis.

Det er i den forbindelse afgørende, at der med et nyt sanktionssystem til erstatning for det eksisterende i givet fald indføres regler, som ikke vil give anledning til tilsvarende eller større praktiske og håndhævelsesmæssige vanskeligheder.

RIGSADVOKATEN

SIDE 4

Med lovudkastet lægges der i § 1, nr. 14, op til at indføre en ny bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 6, med følgende ordlyd:

”stk. 6. De i stk. 5 nævnte bøder halveres, når der er tale om bøder for overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af pauser i køretiden i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af pauser i køretiden i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1. De i 1. pkt. nævnte bøder kan nedsættes yderligere i de tilfælde, hvor der foreligger formildende omstændigheder.”

Af afsnit 2.2.2.3 i lovudkastets almindelige bemærkninger fremgår, at formildende omstændigheder, som kan medføre yderligere nedsættelse af bøden, f.eks. kan være situationer, hvor overskridelsen af kravet til pauser i køre- og hvileforordningens artikel 7 alene er på ”få minutter”, og hvor bødens størrelse ellers ikke vil være proportional med overtrædelsens karakter. Videre fremgår det, at der i sådanne situationer som udgangspunkt ikke fastsættes en sanktion.

Med henblik på at sikre en klar og forudsigelig retsanvendelse bør det efter min opfattelse præciseres i lovudkastets bemærkninger, hvad der nærmere forstås ved ”få minutter”, og under hvilke konkrete omstændigheder bødens størrelse i øvrigt forudsættes at være uproportional med overtrædelsens karakter.

Det fremgår også af samme afsnit i bemærkningerne, at ”hvor der foreligger mange små overskridelser af kravet til afholdelse af pauser, bør der dog udmåles en ordensmæssig bøde”.

Det er min opfattelse, at også rækkevidden af denne formulering må forventes at give anledning til betydelig fortolkningstvivl. Med henblik på at sikre en klar og forudsigelig anvendelse af bestemmelsen bør det derfor i lovudkastets bemærkninger præciseres, under hvilke omstændigheder der i praksis forudsættes anvendt en mindre bøde, herunder hvad der nærmere forstås ved ”ordensmæssig bøde”.

Endelig fremgår det af det pågældende afsnit i bemærkningerne, at der endvidere kan være tale om formildende omstændigheder i de tilfælde, hvor pauserne ikke opfylder køre- og hviletidsforordningens krav, men dog har "en vis længde", der bør tillægges betydning ved vurderingen af overtrædelsens grovhed. I sådanne tilfælde kan der ved fastsættelsen af bodens størrelse anvendes en faktor, som afhænger af længden af den eller de pauser, der er afholdt i kørselsperioden.

Der er i lovudkastets specielle bemærkninger til nr. 14 indsat eksempler på beregninger af bodestørrelse på baggrund af denne omregningsfaktor.

RIGSADVOKATEN

Anvendelse af omregningsfaktoren vil næppe i sig selv give anledning til håndhævelsesmæssige vanskeligheder. Af lovudkastets specielle bemærkninger til nr. 14 fremgår, at "[i] de tilfælde hvor tilsidesættelsen af kravet til rækkefølgen af pauserne ikke indebærer nedsat færdselssikkerhed, vil der fortsat foreligge formildende omstændigheder."

SIDE 5

Efter min opfattelse må den anførte passage i bemærkningerne forventes at give anledning til betydelige vanskeligheder i relation til en klar og forudsigelig håndhævelse af reglerne, herunder sådan at en række af de sager, der i dag afgøres udenretligt, vil skulle afgøres ved domstolene. Det gælder også sager mod udenlandske førere, som i dag ofte kan afgøres udenretligt, mens føreren er her i landet.

Hertil kommer, at der med afsæt i lovudkastets bemærkninger kan tænkes en række konkrete eksempler, hvor det enten er uklart, hvilken sanktion der med lovudkastet forudsættes idømt i den konkrete situation, eller hvor forskellige, men dog meget sammenlignelige, situationer skal sanktioneres markant forskelligt.

Samlet set er det således min opfattelse, at der i relation til sanktioneringen af køre- og hviletidsforordningens artikel 7 ikke med den nuværende udformning af lovudkastet opnås den tilsigtede forenkling.

4. Frakendelse af førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne

Indledningsvis kan jeg tilslutte mig bemærkningerne i lovudkastet om vigtigheden af, at færdselslovens frakendelsesregler udgør et incitament til at overholde reglerne om køre- og hviletid.

Det fremgår af lovudkastet, at der foreslås indført et nyt system for frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen.

Det foreslås således, at en frakendelse af førerretten på baggrund af overtrædelse af de nævnte regler alene skal medføre frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer, såsom bus og lastbil, men ikke frakendelse af retten til at føre almindelig bil.

Af lovudkastets almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.2.4., fremgår følgende:

”Det foreslås derfor at indføre en ordning, hvorefter reglerne om frakendelse af førerretten i anledning af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen adskilles fra færdselslovens øvrige frakendelsesregler således, at overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid m.v. og overtrædelse af de øvrige regler i færdselsloven, der kan medføre frakendelse af førerretten, ikke har indbyrdes betydning for, i hvilket omfang førerretten skal frakendes.”

RIGSADVOKATEN

SIDE 6

Jeg forstår det citerede således, at det er hensigten at indføre to sideløbende frakendelsessystemer.

Med henblik på at begrænse fortolkningstvivel og for at sikre klarhed og forudsigelighed i rets anvendelsen bør det efter min opfattelse i lovudkastets bemærkninger uddybes, hvordan samspillet mellem de to frakendelsessystemer er tiltænkt at skulle være. Det er således uklart, hvordan de to sideløbende frakendelsessystemer forudsættes at fungere indbyrdes, herunder i forhold til gentagelsesvirkning af frakendelser, gentagelsesvirkning i forhold til kørsel i frakendelsestiden, i forhold til flere overtrædelser til samtidig pådømmelse, som udløser betinget eller ubetinget frakendelse mv.

Det er endvidere uklart, hvilken betydning et nyt særskilt frakendelsessystem i relation til køre- og hviletidsovertrædelser forudsættes at have i forhold til allerede idømte frakendelser.

Det kan endvidere overvejes, om konsekvenserne af frakendelse efter de beskrevne to frakendelsessystemer i alle tilfælde fuldt ud varetager hensynene bag frakendelsesreglerne.

I lovudkastets almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.2.4, fremgår således følgende:

”Hvis føreren samtidig har lavet en overtrædelse af færdselslovens andre regler, som i sig selv medfører en frakendelse af førerretten, skal førerretten frakendes i henhold til frakendelsesreglerne for denne anden overtrædelse. En fører, der f.eks. har overtrådt bestemmelserne om køre- og hviletid i et sådant omfang, at det medfører en betinget frakendelse, og samtidigt har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille under 1,2, ville skulle frakendes førerretten betinget i henhold til færdselslovens § 125, stk.1, nr. 8 (der med lovforslaget bliver § 125, stk.1, nr. 5). Førerretten vil i dette tilfælde skulle frakendes til samtlige kategorier, som føreren har erhvervet førerret til, og den betingede fraken-

delse vil skulle ske på de almindelige vilkår for betingede frakendelser.”

I det konkrete eksempel, hvor overtrædelserne er begået samtidig, forstår jeg det citerede således, at føreren, som både har kørt spirituspåvirket og overtrådt køre- og hviletidsreglerne i et omfang, som medfører betinget frakendelse, ikke skal gennemgå et kursus i køre- og hviletid og overlæs. Det kan efter min opfattelse overvejes, om det er hensigtsmæssigt, at en fører i en sådan situation ikke skal gennemgå et kursus i køre- og hviletid samt overlæs i modsætning til en fører, som alene står bliver frakendt førerretten for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

RIGSADVOKATEN

4.1. Muligheden for at undlade betinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse køre- og hviletidsforordningen, når der foreligger særlige formildende omstændigheder

SIDE 7

Det fremgår af lovudkastets almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.2.6., at der foreslås indført en udtrykkelig hjemmel til under særligt formildende omstændigheder at undlade betinget frakendelse af førerretten, selvom der foreligger en overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid med mere end 40 procent.

Uden nærmere vejledning i forarbejderne om bestemmelsens anvendelsesområde må en sådan regel forventes at give anledning til betydelig tvivl i praksis og dermed medføre, at en stor del af de sager, hvor betinget frakendelse kan være relevant, ikke som i dag kan afgøres udenretligt. Der bør derfor efter min opfattelse i lovudkastets bemærkninger tilføjes konkrete eksempler på, hvornår ”de helt særlige situationer, hvor en sådan sanktion ikke forekommer proportional med forseelsens karakter” forudsættes at kunne blive aktuel.

4.2. Ændring af betingelserne for ubetinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen

Det følger af lovudkastets almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.2.7, at der alene skal ske ubetinget frakendelse af førerretten ved to eller flere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen med mere end de foreslåede 40 procent, hvis overtrædelserne er begået i en periode på mere end én uge.

Jeg har forestået det foreslåede således, at hvis en fører eksempelvis i 5 på hinanden følgende dage overtræder køre- og hviletidsforordningen med mere end 40 procent, skal der alene ske en betinget frakendelse af førerretten, idet overtrædelserne er begået inden for én uge. Derimod skal der ske ubetinget frakendelse, hvis en fører overtræder køre- og hviletidsforordningen med mere end 40 procent på to tirsdage i to på hinanden følgende uger. Det kan overvejes, om denne forskel er hensigtsmæssig.

5. Overgangsbestemmelser

Det fremgår ikke nærmere af lovudkastet, hvordan det ændrede sanktionssystem forudsættes anvendt i relation til sager, der er afgjort efter de hidtil gældende regler, herunder sager hvor føreren forud for lovens ikrafttræden er frakendt førerretten.

Der bør efter min opfattelse i lovudkastets bemærkninger tages stilling til, hvilken betydning lovudkastet har i disse tilfælde, herunder for generhvervelse af førerretten.

Med venlig hilsen



Jens Røn

RIGSADVOKATEN

SIDE 8

RIGSPOLITIET

POLITI

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

9. januar 2016
J.nr.: 2016-9020-363
Sagsbehandler: CTS/GVO

RIGSPOLITIET

Nationalt Færdselscenter
Polititorvet 14
1780 København V

Telefon: 3314 8888

E-mail: pol-nfae@politi.dk
Web: www.politi.dk

Vedr. sagsnummer 2016-4133, høring over udkast til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktions- frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.)

Ved brev af 25. november 2016 har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet sendt et udkast til lov om ændring af færdselsloven i høring.

Med lovudkastet lægges op til en række ændringer af sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet både i relation til bødestørrelser og i forhold til, hvilke overtrædelser der kan medføre frakendelse af førerretten og under hvilke betingelser.

Rigspolitiet har til brug for besvarelsen indhentet bidrag fra landets tre tungvognscentre og kan på denne baggrund fremkomme med følgende bemærkninger:

Rigspolitiet skal indledningsvis bemærke, at lovudkastet navnlig ses at tage sigte på en lempelse af sanktionerne for overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne og reglerne om installation og anvendelse af takograf. Det skal i denne forbindelse påpeges, at sådanne lempelser i forhold til både førerne og virksomhederne efter Rigspolitiets opfattelse kan medføre, at den præventive effekt af reglerne svækkes.

Rigspolitiet skal desuden bemærke, at lovudkastet, på en række punkter både i relation til straffastsættelsen og reglerne om frakendelse kan give anledning til en vis fortolkningstvivl i forhold til den praktiske anvendelse af reglerne. Det vurderes, at dette kan medføre vanskeligheder i forhold til politiets håndhævelse af bestemmelserne, ligesom det kan føre til retsikkerhed, fordi det i praksis bliver vanskeligt for politiet at sikre en ensartet administration og håndhævelse af reglerne. Det kan yderligere få som konsekvens, at en række af de sager, som i dag håndteres udenretligt ved, at chaufføren eller virksomheden vedtager et bødefore-



læg, fremover vil skulle indbringes for retten, hvilket vil medføre et øget ressourceforbrug hos politiet, anklagemyndigheden og domstolene. Rigspolitiet lægger stor vægt på, at denne fortolkningstvivil i videst muligt omfang bør afklares, før lovforslaget fremsættes for Folketinget.


Det fremgår endvidere af lovudkastet, at der påtænkes gennemført et nyt system for frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen. Rigspolitiet kan i denne forbindelse oplyse, at lovudkastets ændringer af frakendelsessystemet nødvendiggør relativt omfattende systemmæssige ændringer i bl.a. Kriminalregisteret og Kørekortregisteret, som drives af Rigspolitiet. Det kan oplyses, at det erfaringsmæssigt tager ca. 1 år at gennemføre sådanne systemmæssige ændringer, og at det derfor ikke kan påregnes, at disse ændringer kan være klar til det forslåede ikrafttrædelsestidspunkt for de nye regler. Herudover vurderes det, at ændringerne af systemerne vil medføre øgede omkostninger for politiet i niveauet 500.000-800.000 kr.

Lovudkastet giver endvidere Rigspolitiet anledning til en række mere tekstnære og tekniske bemærkninger. Der henvises i den forbindelse til den vedlagte notits fra Nationalt Færdselscenter, hvor der nærmere redegøres for bemærkningerne til de enkelte dele af lovudkastet.

Herudover kan Rigspolitiet i det hele tilslutte sig de betragtninger, der fremgår af Rigsadvokatens høringssvar af 4. januar 2017.

Det skal afslutningsvis bemærkes, at Rigspolitiet naturligvis stiller sig til rådighed i forbindelse med ministeriets videre arbejde med lovudkastet, ligesom Rigspolitiet gerne vil uddybe sine bemærkninger på et møde med ministeriet.

Med venlig hilsen



Svend Larsen
politidirektør



RIGSPOLITIET

POLITI

NOTITS fra Nationalt Færdselscenter

6. januar 2016
J.nr.: 2016-9020-363
Sagsbehandler: CTS/GVO

RIGSPOLITIET

Rigspolitiet
Polititorvet 14
1780 København V

Telefon: 3314 8888

E-mail: pol-nfae@politi.dk
Web: www.politi.dk

Vedr. sagsnummer 2016-4133, høring over udkast til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktions- frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.)

Sanktionssystemet

Ændring i graduering af bødestørrelserne (ny affattelse af færdselslovens § 118, stk. 8, 3. pkt.)

Det fremgår af lovudkastets almindelige bemærkninger, pkt. 2.2.2.1., at en førers bøde for ”meget alvorlige overtrædelser” (VSI) foreslås gradueret således, at bødestørrelsen afhænger af, om overtrædelserne er egnede til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne. Dette vil efter bemærkningerne bero på en konkret vurdering i det enkelte tilfælde. Bøden til føreren forudsættes fastsat til 1.500 kr., hvis overtrædelserne ikke er egnede til at forhindre effektiv kontrol, og til 3.000 kr., hvis overtrædelserne er egnede til at forhindre effektiv kontrol. Det forudsættes, at virksomheden idømmes en bøde på det dobbelte beløb.

Der er med forslaget lagt op til, at det skal bero på en konkret vurdering, hvornår en overtrædelse er egnede til at forhindre en effektiv kontrol. Det er Rigspolitiets opfattelse, at en sådan konkret vurdering i enkelte tilfælde vil være relativt uproblematisk for politiet at foretage, fordi der er tale om en åbenbar fejlregistrering. Der er med forslaget lagt op til, at det skal bero på en konkret vurdering, hvornår en overtrædelse af reglerne om anvendelse af takograf er egnede til at forhindre en effektiv kontrol af førerens køre- og hviletid. Det er Rigspolitiets opfattelse, at en sådan konkret vurdering vil være relativt uproblematisk for politiet at foretage i den situation, som er eksemplificeret i forarbejderne, hvor der er tale om en åbenbar fejlregistrering.



Rigspolitiet skal dog bemærke, at der kan forekomme situationer, hvor det vil være vanskeligere at vurdere, om en overtrædelse af reglerne om anvendelse af takograf er egnet til at forhindre en effektiv kontrol af førerens køre- og hviletid. Eksempelvis kan nævnes den situation, at politiet standser et køretøj, hvor føreren gør gældende, at en registrering af andet arbejde eller rådighedstid er en fejlregistrering, idet der har været afholdt pause i stedet. Som udgangspunkt vil politiet afvise en sådan forklaring, idet der ikke er tale om en åbenbar fejlregistrering, og idet føreren har pligt til at betjene takografen korrekt. Hvis føreren imidlertid kan fremvise en form for dokumentation, der bestyrker hans påstand, kan politiet efter en konkret (bevis-)vurdering lægge dette til grund. Det betyder dog, at politiet må forholde sig til yderligere oplysninger, som muligvis må eftersendes, hvorved politiets behandling af sagen vanskeliggøres. Det fremstår ikke på det foreliggende grundlag klart, om der i et sådant tilfælde er tale om en overtrædelse, der er egnet til at forhindre effektiv kontrol.

Det bemærkes, at en stor del af de sager, hvor politiet i forbindelse med en vejkontrol konstaterer overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne afgøres på stedet eller ved en efterfølgende udenretlig bødevedtagelse. Det sker ved, at føreren og/eller virksomheden erkender sig skyldig og betaler bøden. Dette er for alle parter en meget smidig og ressourcebesparende proces. Det er derfor vigtigt både af hensyn til politiets kontrol og til en ensartet bødeudmåling, at det præciseres i bemærkningerne til lovforslaget, hvornår en overtrædelse er egnet til at forhindre en effektiv kontrol i lovens forstand.

Rigspolitiet bemærker, at selv om en sådan vurdering allerede forudsættes foretaget i dag efter færdselslovens § 118, stk. 8, 3. pkt., tages der i dag ved vurderingen udgangspunkt i den forudbestemte kategorisering af de forskellige overtrædelsestyper, som henholdsvis Kommissionen og Rigspolitiet har foretaget. Der foretages således ikke en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde.

Det bør efter Rigspolitiets opfattelse endvidere præciseres i bemærkningerne, om Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at en sådan vurdering skal anlægges i relation til samtlige de overtrædelsestyper, som i bilag 2, 3 og 4 til lovforslaget er kategoriseret som meget alvorlige overtrædelser (VSI).



En sådan vurdering forekommer efter Rigspolitiets opfattelse ikke egnet i relation til en række af de meget alvorlige overtrædelsestyper. Dette er eksemplificeret nedenfor:

Overtrædelse af artikel 23, stk. 1, anvendelse af en takograf, der ikke er kontrolleret af et autoriseret værksted (bilag 2, nr. H1). Takografen skal kontrolleres regelmæssigt (mindst hvert andet år) med henblik på at sikre, at takografen fungerer korrekt m.v. Hvis politiet standser et køretøj og ved kontrollen kan konstatere, at der er gået mere end to år siden takografen sidst blev kontrolleret, hindrer dette ikke nødvendigvis en effektiv kontrol på det pågældende tidspunkt. Men overholdelse af reglerne om kontrol af takografen er dog efter Rigspolitiets opfattelse overordnet set helt afgørende for tilliden til de registrerede data, jf. også betragtning 12 i præambelen til takografforordningen. Derfor – og sammenholdt med, at virksomheden kan have et direkte økonomisk incitament til at undlade at få udført kontrollen – bør et højt bødeniveau fastholdes i disse tilfælde. Det bemærkes hertil, at der som udgangspunkt alene rejses sigtelse mod virksomheden i sådanne sager.

Tilsvarende betragtninger kan gøres gældende i relation til overtrædelse af artikel 32, stk. 1, (takografen virker ikke rigtigt, f.eks. takografen er ikke inspiceret, kalibreret og plomberet korrekt, bilag 2, nr. H6), og overtrædelse af artikel 37, stk. 1, (reparation af takograf er ikke foretaget af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted, bilag 2, nr. J1). Langt de fleste af de overtrædelsestyper, som er kategoriseret som meget alvorlige overtrædelser, er endvidere efter Rigspolitiets opfattelse pr. definition egnet til at hindre en effektiv kontrol, allerede fordi overtrædelserne forudsætter, at der er tale om tilfælde, hvor data mangler eller ikke kan aflæses. Se eksempelvis lovforslagets bilag 2, nr. H2, H10-H16, I1-I5, J2.

Det vil derfor efter Rigspolitiets opfattelse være hensigtsmæssigt, hvis det i lovudkastets bemærkninger præciseres, hvilke typer af de meget alvorlige overtrædelser der forudsættes sanktioneret med henholdsvis en høj og lav bøde. I modsat fald er det Rigspolitiets opfattelse, at behandlingen af sagerne vil blive mere vanskelig, og at en betydelig del af de sager, som i dag afgøres udenretligt, må forventes i stedet at skulle afgøres ved domstolene.

Artikel 7

Rigspolitiet kan tilslutte sig Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser vedrørende ophævelsen af Justitsministeriets cirkulæreskrivelse nr. 9293 af 30. marts 2007 (lempelsescirkulæret).



Rigspolitiet finder således, at der er behov for en forenkling eller præcisering af det sanktionsystem, som er indført ved lempescirkulæret i relation til køre- og hviletidsforordningens artikel 7, idet dette i praksis har vist sig vanskeligt at administrere og håndhæve.

Samtidig er Rigspolitiet enig i, at der er behov for, at der ved sanktioneringen tages hensyn til det særlige samspil mellem køretid og pauser, som kan indebære, at afholdelse af en pause, der kun er få minutter for kort, kan medføre endog ganske betydelige overskridelser af køretiden.

Med lovudkastet lægges der i § 1, stk. 14, op til at indføre en ny bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 6, med følgende ordlyd:

”Stk. 6. De i stk. 5 nævnte bøder halveres, når der er tale om bøder for overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af pauser i køretiden i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelsen om afholdelse af pauser i køretiden i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1. De i 1. pkt. nævnte bøder kan nedsættes yderligere i de tilfælde, hvor der foreligger formildende omstændigheder.”

Det er Rigspolitiets vurdering, 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.

Med hensyn til forslaget om, at bøden for overtrædelse af forordningens artikel 7 skal kunne nedsættes yderligere i de tilfælde, hvor der foreligger formildende omstændigheder, skal Rigspolitiet derimod understrege, at dette forslag vurderes at kunne medføre betydelige håndhævelsesmæssige vanskeligheder.

Det fremgår således af de almindelige bemærkninger, pkt. 2.2.2.3, at formildende omstændigheder, som kan medføre yderligere nedsættelse af bøden, for det første kan foreligge i situationer, hvor overskridelsen af kravet til pauser i køre- og hvileforordningens artikel 7 alene er på ”få minutter”, og hvor bødens størrelse ellers ikke vil være proportional med overtrædelsens karakter. Det fremgår endvidere, at der i sådanne situationer som udgangspunkt ikke fastsættes en sanktion.



Hvis der derimod foreligger mange små overskridelser af kravet til afholdelse af pauser, bør der dog ifølge bemærkningerne udmåles en "ordensmæssig bøde".

Det er ikke nærmere beskrevet i bemærkningerne, hvilke situationer der forudsættes omfattet heraf, eller hvornår en overtrædelse vil være uproportional. Det er endvidere ikke nærmere beskrevet, under hvilke omstændigheder der i praksis forudsættes anvendt en mindre bøde, herunder hvad der nærmere forstås ved "ordensmæssig bøde". Det er derfor Rigspolitiets opfattelse, at bestemmelsens anvendelsesområde mv. bør præciseres i bemærkningerne, idet bestemmelsen ellers vil medføre fortolkningstvivl og dermed risiko for en uensartet anvendelse.

Det fremgår endvidere af samme afsnit i de almindelige bemærkninger og af de specielle bemærkninger til nr. 14, side 42, at der for det andet kan være tale om formildende omstændigheder i de tilfælde, hvor pauserne ikke opfylder køre- og hviletidsforordningens krav, men dog har "en vis længde", der bør tillægges betydning ved vurderingen af overtrædelsens grovhed. I sådanne tilfælde kan der ifølge bemærkningerne ved fastsættelsen af bødens størrelse anvendes en faktor, som er afhængig af længden af den eller de pauser, der er afholdt i kørselsperioden. I de specielle bemærkninger er endvidere angivet en række eksempler på beregning af bøden i sådanne tilfælde.

Det fremgår endvidere af de specielle bemærkninger til nr. 14, at i de tilfælde, hvor tilsidesættelsen af kravet til rækkefølgen af pauserne ikke indebærer nedsat færdselssikkerhed, vil der fortsat foreligge formildende omstændigheder. Det fremstår efter Rigspolitiets opfattelse uklart, hvilke situationer der nærmere tænkes på, som ikke allerede omfattes af den ovenfor nævnte faktormodel, idet der i den skitserede faktormodel ikke skelnes til pausernes indbyrdes rækkefølge men alene deres længde. Det fremstår endvidere uklart, hvorledes der i sådanne tilfælde skal sanktioneres.

Rigspolitiet skal bemærke, at anvendelse af den i lovforslaget beskrevne faktormodel ikke i sig selv vurderes at give anledning til væsentlige håndhævelsesmæssige vanskeligheder. Det bemærkes imidlertid, at der efter Rigspolitiets opfattelse er risiko for, at en sådan bødebegningsmodel 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



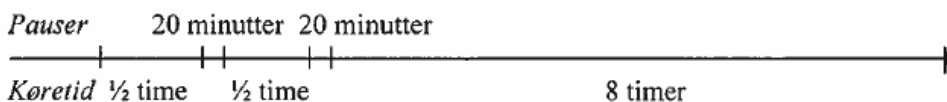
det vil være mindst lige så relevant at se på pausernes placering og køretidens længde.

Det fremgår dog af bemærkningerne, at afholdte pauser ikke skal medregnes, hvis føreren i flere tilfælde har tilsidesat kravet til rækkefølgen, og pausernes placering indebærer nedsat færdselssikkerhed, idet føreren har kørt for lang tid uden en rigtig pause. En sådan modifikation til hovedreglen (faktormodellen) vil imidlertid være særdeles vanskelig 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. Dette eksemplificeres yderligere nedenfor.

Hertil kommer, at det, som modifikationen er affattet, må 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. Som det også fremgår af eksemplerne nedenfor, kan der 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.

De beskrevne uhensigtsmæssigheder kan bl.a. belyses ved følgende eksempler:

Eksempel 1a



I ovenstående situation har føreren en samlet køretid på 9 timer, hvoraf otte timer køres uden en pause. Der er således tale om en overskridelse af køretiden på 100 pct. Imidlertid ligger der to pauser i starten af forløbet på i alt 40 minutter, hvilket i henhold til skemaet indebærer, at føreren ikke straffes.

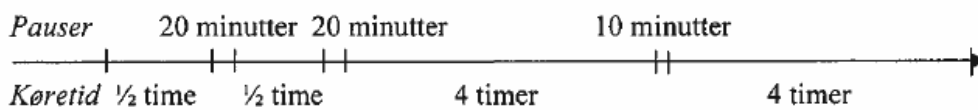
Det er i dette tilfælde uklart, om der i sådanne situationer ikke skal ske nedsættelse af bøden, fordi der på grund af pausernes placering er en meget lang uafbrudt køretid på 8 timer. Imidlertid er der i det foreliggende tilfælde ikke tale om, at der er sket en tilsidesættelse af rækkefølgen på pauserne. Pauserne skal derfor tages i



betragtning ved bødeberegningen, hvilket efter skemaet betyder, at føreren er straffri, selv om der er tale om en meget væsentlig overtrædelse af reglerne.

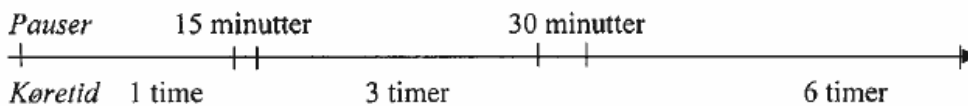
Det vil i et sådant tilfælde fortsat være uklart, hvornår der er tale om en situation, hvor føreren har kørt for lang tid uden en "rigtig" pause. Er det, når der er en isoleret køretid på 5 timer, 6 timer, 7 timer eller 8 timer. Og hvorledes skal politiet forholde sig, hvis føreren ikke nødvendigvis har en uafbrudt køretid, men dog heller ikke afholder pauser, der tilnærmelsesvis minder om forordningens krav.

Eksempel 1b

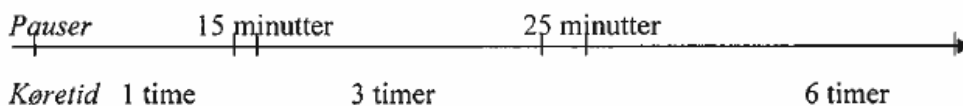


I eksempel 1b, er der afholdt en pause på 10 minutter i løbet af de 8 timers køretid. Her kan det være en fordel for føreren, hvis han i stedet for de to pauser på 20 minutter gør brug af én pause på 20 minutter og pausen på 10 minutter for herved at undgå, at hans bødeudmåling – som følge af for lang køretid uden en rigtig pause – fastsættes efter faktor 1,00.

Eksempel 2a



Eksempel 2b

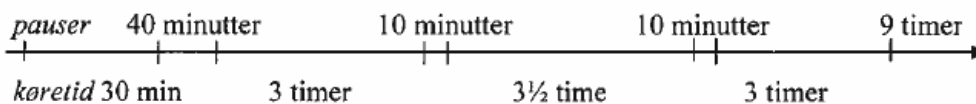


I eksempel 2a vil opmålingen af køretid blive afbrudt i den situation, hvor føreren overholder forordningens krav til en pause på mindst 15 minutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter. Da der i den efterfølgende kørselsperiode på 6 timer ikke er afholdt pauser, vil der være tale om en overtrædelse af køretiden på 30 pct., hvilket sanktioneres med en bøde på 1.500 kr. efter det foreslåede sanktions-system.



Såfremt føreren imidlertid ikke overholder forordningens krav til en opdelt pause, idet han kun holder en pause på 15 minutter efterfulgt af en pause på 25 minutter, vil kørselsperioden ikke blive afbrudt af de afholdte pauser, jf. eksempel 2b. Føreren vil i dette tilfælde have en samlet køretid på 10 timer svarende til en overtrædelse på 122 pct. Det fremstår uklart, om der i dette tilfælde ved fastsættelse af sanktionen skal tages hensyn til en eller begge de pauser, som er afholdt. Såfremt der ikke tages hensyn til pauserne, vil føreren få en meget stor bøde, selv om der i den første del af køretiden rent faktisk har været afholdt pauser, der tilnærmelsesvis minder om de pauser, som forordningen stiller krav om. Hvis der tages hensyn til pauserne, vil føreren have en lang køretid uden pauser, uden at dette straffes, og føreren vil endvidere blive stillet bedre, end føreren der i eksempel 2a holder en længere og lovlig pause på 30 minutter.

Eksempel 3



Af dette eksempel fremgår det, at føreren efter det foreslåede sanktionssystem helt kan undgå en sanktion, selv om han reelt har en meget lang køretid uden afholdelse af pauser, der minder om forordningens krav. Føreren har således ikke en lang uafbrudt køretid, idet der holdes to små pauser på 10 minutter i løbet af en køretid på 9½ time. Det fremstår uklart, om der i en sådan situation skal anlægges en betragtning om, at der ikke i løbet af de 9½ timers køretid er afholdt "rigtige" pauser, hvorfor bøden skal udmåles uden nedsættelse. I så fald aktualiserer sig tillige spørgsmålet, hvornår der vil være tale om en situation, hvor der er afholdt "rigtige" pauser.

Det er således samlet set Rigspolitiets opfattelse, at der ikke i relation til sanktioneringen af køre- og hviletidsforordningens artikel 7 med lovudkastet opnås den tilsigtede forenkling, og at politiets håndhævelse af bestemmelsen kompliceres væsentligt.

Frakendelsessystemet

Rigspolitiet kan indledningsvis tilslutte sig Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger om, at det er vigtigt, at færdselslovens frakendelsesregler



udgør et incitament til at undgå de overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt (kørsel med overlæs), reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen, som indebærer den største risiko for færdselssikkerheden.

Det fremgår af de almindelige bemærkninger, punkt 2.2.2.4., at der foreslås indført et nyt system for frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen.

Det foreslås således, at en frakendelse af førerretten på baggrund af overtrædelse af de nævnte regler, alene skal medføre frakendelse af førerretten til de store og tunge køretøjer, men ikke frakendelse af retten til at føre almindelig bil eller motorcykel.

Det er således med lovforslaget hensigten at indføre to sideløbende frakendelsessystemer (det nuværende, som fastholdes i relation til de øvrige overtrædelser af færdselsloven, og det nye frakendelsessystem i relation til overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne og kørsel med overlæs) med hver deres længde, prøvetid og retsvirkninger.

Forslaget efterlader efter Rigspolitiets opfattelse i dets nuværende affattelse flere uafklarede forhold i relation til den praktiske udmøntning heraf. Med henblik på at begrænse fortolkningstvivel og for at sikre ensartethed i anvendelsen af reglerne vil det derfor være hensigtsmæssigt, såfremt det i lovudkastets bemærkninger uddybes, hvordan samspillet mellem de to frakendelsessystemer nærmere er tiltænkt.

Rigspolitiet kan i den forbindelse bl.a. pege på, at det ikke af forslaget fremgår, om kørekortet skal inddrages og et nyt udstedes, når førerretten frakendes ubetinget efter de nye bestemmelser, eller når førerretten inddrages som følge af, at føreren ikke har gennemført de relevante kurser.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at kørekortet bør inddrages og et nyt udstedes i disse tilfælde, idet det ellers vil besværliggøre politiets kontrol, da politiet i så fald skal foretage opslag i kørekortregisteret i alle tilfælde. Ligeledes vil det være særdeles vanskeligt for udenlandske myndigheder at kontrollere den pågældendes kørekortoplysninger, idet myndighederne ikke har mulighed for at tilgå oplysninger i kørekortregisteret. Der kan sendes en forespørgsel via RESPER, som er et



EU-kørekortregister, hvor der kan udveksles oplysninger om kørekortforhold, men en sådan forespørgsel skal først behandles, og den besvares alene inden for almindelig arbejdstid. Samtidig er anvendelsen heraf afgrænset til EU-landene.

Der ses endvidere ikke at være taget stilling til eventuelle betalingspørgsmål, ligesom der ikke er taget stilling til, hvorledes den administrative proces og kontrol med gennemførelse af de to omhandlede kurser skal foregå.

Det fremstår endvidere uklart, hvordan de to sideløbende frakendelsessystemer forudsættes at fungere indbyrdes, herunder i forhold til gentagelsesvirkning af frakendelser, i forhold til flere overtrædelser til samtidig pådømmelse, som udløser betinget eller ubetinget frakendelse mv.

Eksempelvis fremgår det af de almindelige bemærkninger punkt 2.2.2.4. til lovforslaget, at føreren i en situation, hvor han både har begået en overtrædelse, som medfører frakendelse efter færdselslovens § 125, og en overtrædelse som medfører frakendelse efter forslagets § 129 a, skal gennemføre en kontrollerende køreprøve. Det anføres dog ikke, om føreren i en sådan situation fortsat underlægges kravet om gennemførelse af kursus i køre- og hviletid og kursus i brug af takograf.

Henset til affattelsen af bestemmelserne i lovforslagets §§ 60 a, stk. 11, og 60 b, stk. 2, lægger Rigspolitiet dog til grund, at føreren også i sådanne situationer skal gennemføre de to kurser. I modsat fald vil det medføre vanskeligheder i administrationen af reglerne, idet det herefter vil være uklart, hvorledes politiet skal forholde sig, hvis de to frakendelser f.eks. pålægges tidsmæssigt forskudt, herunder hvis forholdet der medfører betinget frakendelse efter færdselslovens § 125 er under anke, mens forholdet der medfører frakendelse efter § 129 a er endelig.

Rigspolitiet skal i relation til forslagets § 60 a, stk. 11, anføre, at det af de almindelige bemærkninger punkt 2.2.2.4. til lovforslaget fremgår, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer, at der ikke generelt er sagligt grundlag for at kræve beståelse af en kontrollerende køreprøve, når frakendelse sker som følge af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende brug af takografen. Det fremgår dog, at undtaget herfra er de tilfælde, hvor førerretten har været frakendt ubetinget i 3 år eller mere efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4, om manipulation af takografen, som viderefø-



res i forslagets § 129, stk. 1, nr. 1. I sådanne tilfælde skal føreren fortsat bestå en kontrollerende køreprøve. Af bestemmelsens ordlyd og i et vist omfang af de specielle bemærkninger hertil fremgår det dog, at et krav om kontrollerende køreprøve gælder helt generelt, når der er sket ubetinget frakendelse i 3 år eller mere efter forslagets § 129 b, stk. 1, og altså ikke alene i de tilfælde, hvor der har været tale om manipulation.

Rigspolitiet kan tilslutte sig, at krav om kontrollerende køreprøve bør gælde helt generelt, når retten til at føre de omhandlede kategorier har været frakendt ubetinget i 3 år eller mere. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis ordlyden i de almindelige bemærkninger bringes i overensstemmelse hermed.

Rigspolitiet bemærker i forhold til frakendelse som følge af kørsel med overlæs, at det 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.

I relation til lovforslagets § 129 a, stk. 2, om, at betinget frakendelse kan undlades under særlig formildende omstændigheder, er Rigspolitiet enig i, at der i praksis har vist sig at være et behov for en sådan bestemmelse. Rigspolitiet er også enig i, at bestemmelsen bør gives et meget snævert anvendelsesområde og alene anvendes, når der er tale om enkeltstående tilfælde.

Rigspolitiet finder dog, 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 udenretligt i dag, vil skulle behandles ved domstolene. Eksempelvis kan nævnes sager, hvor den sigtede gør gældende, at det er uproportionalt at frakende ham førerretten på grund af personlige forhold, misforståelse af force majeure-reglen i køre- og hviletidsforordningens artikel 12, misforståelse af reglerne for blandet kørsel (kørsel der foregår både inden for og uden for køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde), misforståelse af undtagelsesreglerne o.lign.

I relation til de to nævnte eksempler (færgereglen og reglen om flermandsbetjening) kan Rigspolitiet tiltræde, at der i sådanne tilfælde bør være mulighed for at undlade frakendelse. Rigspolitiet finder dog, at det bør præciseres nærmere, hvad der forstås ved "få minutter" (færgereglen) og "mindre overskridelse" (flermands-



betjening). Herved sikres en ensartet anvendelse af bestemmelsen allerede fra ikrafttrædelsestidspunktet.

Side 12

Begrebet "isoleret set"

Det fremgår af de specielle bemærkninger til lovforslagets § 129 a, at begrebet "isoleret set", som knytter sig til frakendelsessituationen, fortsat skal finde anvendelse. Der er efter Rigspolitiets opfattelse behov for at overveje, om dette begreb fortsat er anvendeligt, herunder om det er tilstrækkelig klart defineret.

Det er således efter Rigspolitiets opfattelse tvivlsomt, om der fortsat er en saglig begrundelse for at fastholde denne begrænsning ved vurderingen af, om der skal ske frakendelse af førerretten.

Rigspolitiet skal i den forbindelse for det første henvise til, at en hviletid, der er mere end 40 pct. for kort, altid vil opfylde kravet til "isoleret set", idet der ikke i sådanne tilfælde er tale om et samspil mellem reglerne om køretid og reglerne om hviletid. For det andet er der – efter at begrebet blev indført i forbindelse med lovændringen i 2005 – er gennemført en lempelse i relation til håndhævelse af reglerne om daglig køretid, idet køretiden nu alene kumuleres, når der ikke i den daglige arbejdsperiode findes en hviletid på mindst 7 sammenhængende timer. Det betyder, at kun væsentlige overtrædelser af reglerne om hviletid, vil kunne medføre, at der foreligger en køretidsovertrædelse.

Endelig skal Rigspolitiet anføre, at der i lovforslagets § 129 b, stk. 1, nr. 2, gennemføres en yderligere begrænsning for, hvornår der kan ske ubetinget frakendelse, idet dette alene kan ske, når forholdene er begået i en periode på mere end én uge.

Hvis begrebet "isoleret set" fastholdes, er der efter Rigspolitiets opfattelse behov for at få rækkevidden heraf præciseret. Det er således efter Rigspolitiets opfattelse nødvendigt at afklare, hvor korte hviletider der skal tages i betragtning ved vurderingen af, om køretiden er overtrådt isoleret set. Det bør i den forbindelse tillige afklares, hvilken betydning det skal tillægges, at der inden for den periode, hvor køretiden kumuleres, afholdes en hviletid, som udgør første del af et opdelt hvil.



Rigspolitiet kan i øvrigt henvise til Rigspolitiets notat af 27. juni 2013 om administrationen og håndhævelsen af køre- og hviletidsreglerne med hensyn til nationalt definerede begreber/betingelser, som tidligere er fremsendt til Justitsministeriet.

Overgangsproblemer

Det fremgår ikke af lovforslaget, hvorledes politiet skal forholde sig til de sager, hvor føreren forud for lovens ikrafttræden er frakendt førerretten enten helt eller delvist som følge af overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne.

De enkelte bestemmelser

I udkastets § 60 e, stk. 1, § 129 a, stk. 1, nr. 3, og § 129 b, stk. 1, nr. 2, anvendes udtrykket "kontrolapparat" mens der i øvrige bestemmelser anvendes udtrykket "takograf". Henset til at der i takografforordningen anvendes udtrykket takograf, finder Rigspolitiet, at det vil være hensigtsmæssigt at anvende samme udtryk konsekvent i lovgivningen.

I udkastets § 60 e, stk. 1, anvendes ordlyden "kursus i brug af diagramark og kontrolapparat", mens der i udkastets § 60 a, stk. 11, og § 60 b, stk. 2, anvendes udtrykket "kursus i brug af takografen". Rigspolitiet finder, at der bør anvendes samme ordlyd i § 60 e, stk. 1, som i de to øvrige bestemmelser, således at der ikke skabes unødigt forvirring. Ordvalget "brug af diagramark" bør derfor efter Rigspolitiets opfattelse udgå og "kontrolapparat" erstattes med "takografen". Det bemærkes i øvrigt, at såfremt ordlyden bibeholdes, bør "og førerkort" tilføjes efter "diagramark".

Rigspolitiet skal foreslå, at der i udkastets § 129 a, stk. 1, efter "føreren under kørsel med et køretøj" tilføjes "eller vogntog". Det er Rigspolitiets opfattelse, at det herved *præciseres*, at også en belastning af den tilladte vogntogsvægt på mere end 30 pct. udgør en overtrædelse, der medfører frakendelse af førerretten. Herved bringes ordlyden også i overensstemmelse med ordlyden af cirkulæreskrivelse nr. 9275 af 6. maj 2014 om kontrol med køretøjers akseltryk og totalvægt.



Vestre Landsret
Præsidenten



Transport- og Bygningsministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Sendt pr. mail til awh@trm.dk og trm@trm.dk

J.nr. 40A-VL-81-16
Den 23/12-2016

Transport- og Bygningsministeriet har ved brev af 25. november 2016 (j.nr. 2016-4133) anmodet om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.).

I den anledning skal landsretten udtale følgende:

Bødeniveauet

Ifølge færdselslovens § 118 a, stk. 1, er mindstebøden for overtrædelse af færdselsloven og forskrifter udstedt i medfør heraf 1.000 kr.

Efter lovudkastet skal standardbøden til føreren for såkaldt mindre overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid m.v. nedsættes fra 2.000 kr. pr. overtrædelse til 500 kr. pr. overtrædelse.

Mindstebøden på køre- og hviletidsområdet er også i dag 500 kr., jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5, men da standardbøden for såkaldt mindre overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid som nævnt er 2.000 kr., er en bøde på 500 kr. ikke en praktisk realitet.

Landsretten har ikke bemærkninger til forslaget om at sænke standardbøden for såkaldt mindre overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid m.v. til 500 kr. Om dette beløb er det rette er således en politisk afgørelse.

Landsretten vil dog fremhæve, at der med en gennemførelse af forslaget vil ske en markant forskelsbehandling i forhold til trafikanter, som begår andre færdselsforseelser, som også må betegnes som "mindre", men som ikke desto mindre skal betale mindst det dobbelte beløb i bøde.

Førerretsfrakendelse og kontrollerende køreprøve

Efter lovudkastet skal bestemmelserne i færdselsloven om frakendelse af førerretten i anledning af overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen adskilles fra færdselslovens øvrige frakendelsesregler og undergives særlige regler.

De særlige regler indebærer navnlig, at førerretsfrakendelse i anledning af overtrædelse af de nævnte regler kun sker med virkning for lastbil og bus m.v., men ikke for bil og motorcykel, og at føreren i anledning af førerretsfrakendelsen ikke skal bestå en kontrollerende køreprøve, men alene gennemgå et kursus i reglerne om køre- og hviletid m.v.

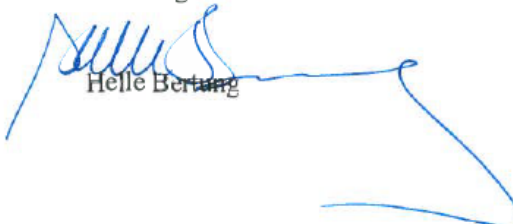
Baggrunden for forslaget er ifølge bemærkningerne til lovudkastet, at de pågældende overtrædelser ikke udgør kørselsfejl, og at de derfor ikke viser noget om førerens kørefærdigheder eller evne til at færdes i trafikken. Det betegnes derfor i bemærkningerne som henholdsvis unødigt indgribende, uproportionalt og uden sagligt grundlag, at der i anledning af sådanne overtrædelser skal ske frakendelse af retten til at føre alle typer af køretøjer, der kræver kørekort, bortset fra lille knallert, og at der skal bestås en kontrollerende køreprøve.

Om de pågældende forslag bør gennemføres er en politisk afgørelse.

Landsretten bemærker dog, at de hensyn til proportionalitet og saglighed, der har ført til de pågældende forslag, også vil kunne overføres til visse overtrædelser af færdselsloven.

Som et eksempel blandt flere kan nævnes, at manglende anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn i bil, hvilket i gentagelsestilfælde fører til frakendelse af førerretten til alle motorkøretøjer, der kræver kørekort, bortset fra lille knallert, jf. færdselslovens § 125, stk. 2., jf. § 80 a, ikke siger noget om den pågældendes evne til at føre f.eks. motorcykel, ligesom et kursus i færdselssikkerhed i disse tilfælde kunne være mere relevant end en kontrollerende køreprøve.

Med venlig hilsen



Helle Bertang

Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

Advokatsamfundet

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

DATO: 12. december 2016
SAGSNR.: 2016 - 3601
ID NR.: 435388

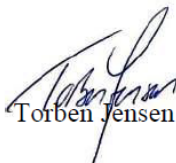
awh@trm.dk + trm@trm.dk

Høring - over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet mv.)

Ved e-mail af 6. december 2016 har Transport- og Bygningsministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Med venlig hilsen


Torben Jensen

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Anne Sofie 'Fie' Westergren Hendel (awh@TRM.dk)
Fra: Eylem Çağrıřan Ünüvar (et@abdk.dk)
Titel: 2016-4133
Sendt: 02-01-2017 12:25:16

Vi har ingen kommentarer til høringen.

Med venlig hilsen

Eylem Çağrıřan Ünüvar
Advokat



mobil:
tlf:

31 17 79 40
33 31 45 55

www.abdk.dk
et@abdk.dk

TILMELD DIG KURSUS 9. JAN. 2017 (TAASTRUP) /
16. JAN. 2017 (HERNING) / 23. JAN. 2017 (AALBORG)

**Gå-hjem møder med fokus på
lak og karrosseri**

Dansk Kørelærer-Union

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anne Sofie 'Fie' Westergren Hendel (awh@TRM.dk)
Fra: R. Arnt (ra@dku.dk)
Titel: VS: Høring - Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-tidsområdet m.v.)
Sendt: 13-12-2016 09:06:27
Bilag: Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring af sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.) Høringsversion2.pdf; Høringsbrev.pdf;

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Dansk Kørelærer-Union skal hermed meddele, at vi ikke har bemærkninger til det vedhæftede udkast (sagsnummer 2016-4133)

Med venlig hilsen/ Kind regards



Dansk Kørelærer-Union
René Arnt
Landsformand
vice President at European Driving Schools Association
telefon +45 40 84 45 42
mail: ra@dku.dk
www.dku.dk

Danske Motorcyklister

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anne Sofie 'Fie' Westergren Hendel (awh@TRM.dk)
Fra: Danske motorcyklister (skovloekke@dmc-org.dk)
Titel: Udkast til forslag om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.)
Sendt: 01-01-2017 19:00:43

Hej,

Danske MotorCyklister, DMC, har ingen bemærkninger til de fremsendte forslag, idet vi finder det hensigtsmæssigt at regulere sanktionerne så de passer bedre til graden af overtrædelser/forseelser.

Med venlig hilsen
Rolf Skovløkke
Formand f. Danske MotorCyklister, DMC

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Anne Sofie 'Fie' Westergren Hendel (awh@TRM.dk)
Fra: SOS@EVM.DK (SOS@EVM.DK)
Titel: Høringssvar 2016-4133: Høring - Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-tidsområdet m.v.)
Sendt: 03-01-2017 11:40:39

Erhvervsministeriet har ingen bemærkninger til den fremsendte høring.



SANNE OLSEN

Sekretær

'Fra oktober 2015 skal al regulering med direkte konsekvenser for erhvervslivet jf. Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger træde i kraft på en af to fælles ikrafttrædelsesdatoer hhv. 1. januar og 1. juli.'

Forbrugerombudsmanden

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Anne Sofie 'Fie' Westergren Hendel (awh@TRM.dk)
Fra: Forbrugerombudsmanden (FORBRUGEROMBUDSMANDEN@kfst.dk)
Titel: SV: Høring - Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-tidsområdet m.v.)
Sendt: 01-12-2016 13:18:38

J.nr. 16/12684

Til Transport- og Bygningsministeriet

Vedr. sagsnummer 2016-4133

Idet vi henviser til e-mail af 25. november 2016 skal vi herved meddele, at udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven ikke giver Forbrugerombudsmanden anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen
På Forbrugerombudsmandens vegne

Gitte Albrecht Pedersen
Chefsekretær
Direkte tlf.: 4171 5092
E-mail: gap@kfst.dk

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5151

Forbrugerrådet Tænk

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Anne Sofie 'Fie' Westergren Hendel (awh@TRM.dk)
Fra: Pia Saxild (PS@fbr.dk)
Titel: SV: Høring - Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-tidsområdet m.v.)
Sendt: 19-12-2016 16:19:37

Sagsnummer 2016-4133

Forbrugerrådet Tænk har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.). Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen

Helen Amundsen
Seniorrådgiver

Forbrugerrådet Tænk
T +45 7741 7732 / ha@fbr.dk / taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

Frie Danske Lastbilsvogmænd

Til: TRM Anne Sofie 'Fie' Westergren Hendel (awh@TRM.dk)
Cc: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Frie Danske Lastbilsvogmænd (fdl@fdl-vm.dk)
Titel: FDL svar til Høring - Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-tidsområdet m.v.)
Sendt: 08-12-2016 10:45:57
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring af sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.) Høringsversion2.pdf;

Fie Westergren Hendel, Fuldmægtig
Cc. Transport- og Bygningsministeriet

FDL fremsender hermed, som høringspart, til Høring om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-tidsområdet m.v.) (Id nr.: 203547) J. nr. 2016-4133 som senest onsdag den 4 januar 2017.

FDL har gennemgået det tilsendte materiale og forhørt sig i baglandet.

FDL har den holdning, ikke at stille sig i vejen for en fornuftig positiv udvikling af dansk lovgivning.

FDL har ingen indvendinger, til de af Transport- og Bygningsministeriet, foreslåede ændringer af færdselsloven, ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-tidsområdet m.v.

Med venlig hilsen
Jens Groot

Med venlig hilsen

Kontorleder FDL / Jens Groot
Transitvej 10
7100 Vejle
Tlf. 86 88 05 44
Mobil: 40 57 05 44
fdl@fdl-vm.dk

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Danmark

awh@trm.dk og trm@trm.dk

WILDERS PLADS 8K
1403 KØBENHAVN K
TELEFON 3269 8888
DIREKTE +45 91325763
KHIB@HUMANRIGHTS.DK
MENNESKERET.DK

DOK. NR. 16/03253-2

12. DECEMBER 2016

**HØRING OVER UDKAST TIL FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING
AF FÆRDELSLOVEN (ÆNDRING I SANKTIONS- OG
FRAKENDELSESYSTEMET PÅ KØRE- OG HVILE
TIDSOMRÅDET M.V.)**

Transport- og Bygningsministeriet (nu Transport-, Bygnings- og Boligministeriet) har ved e-mail af 25. november 2016 anmodet om Institut for Menneskerettigheders eventuelle bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile tidsområdet m.v.).

Institut for Menneskerettigheder har ingen bemærkninger til udkastet.

Der henvises til ministeriets journal nr.: 2016-4133.

Med venlig hilsen

Kholoud Ibrahim

FULDMÆGTIG

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anne Sofie 'Fie' Westergren Hendel (awh@TRM.dk)
Fra: Politiforbundet i Danmark (mail@politiforbundet.dk)
Titel: SV: Høring - Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-tidsområdet m.v.)
Sendt: 28-11-2016 13:53:44
Bilag: signaturbevis.txt;

Til Transport- og Bygningsministeriet.

Politiforbundet (2016-00960) har ingen bemærkninger til lovforslaget – sagsnummer 2016-4133.

På forbundets vegne - og med venlig hilsen

Jan Hempel
Forbundssekretær



H.C. Andersens Boulevard 38
DK-1553 København V

Tlf. +45 3345 5900
E-mail mail@politiforbundet.dk

Vejdirektoratet

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: PLA-VM (pla-vm@vd.dk), TRM Anne Sofie 'Fie' Westergren Hendel (awh@TRM.dk), Mads Hedegaard (mhed@vd.dk), jur@vd.dk (jur@vd.dk)
Fra: PLA-KVA (pla-kva@vd.dk)
Titel: Vedr. j. nr. 2016-4133 - Høring - Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hvile-tidsområdet m.v.)
Sendt: 22-12-2016 08:53:25
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring af sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.) Høringsversion2.pdf;

Til TRM,

Vejdirektoratets har ikke bemærkninger til nedenstående høring.

Dep j. nr. 2016-4133
VD j. nr. 16/15570

Venlig hilsen
Nicolaj Golles Rasmussen
Fuldmægtig
Sekretariat



Niels Juels Gade 13
1022 København K
Telefon +45 7244 3333
Mobil 5082 0197
ngr@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Østre Landsret
Præsidenten



Den 10. JAN. 2017
J.nr. 40A-ØL-84-16
Init: cr

Transport- og Bygningsministeriet

Sendt pr. mail til awh@trm.dk og trm@trm.dk

Transport- og Bygningsministeriet har ved brev af 25. november 2016 (Sagsnr. 2016-4133) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring i sanktions- og frakendelsessystemet på køre- og hviletidsområdet m.v.).

Efter drøftelse på plenarmøde den 6. januar 2017 kan jeg meddele, at udkastet ikke giver landsretten anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen



Bent Carlsen



Ellen Busck Porsbo