



HØRINGSNOTAT

Dato DATO 2017
J. nr. 2017-3633

Høringsnotat

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktioner for foretagelse af ulovlige, konstruktive ændringer i motordrevne køretøjers forureningsbegrænsende udstyr)

1. Indledning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 5. juli 2017 sendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven i høring hos følgende organisationer og virksomheder mv.:

Advokatrådet, Autobranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Dansk Cyklist forbund, Danmarks Motor Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Metal, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørerlæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Erhvervsministeriet, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilsvogmænd, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark, Justitsministeriet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Kommunernes Landsforening, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio og Trafik- og Ulykkesskadede, Miljø- og Fødevareministeriet, Miljøstyrelsen, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, 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, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Trafiksikkerheds Venner i Danmark, Trafikforskningsgruppen ved på Aalborg Universitet, Vestre Landsret, Veteranknallertklubben Arkiv, Østre Landsret.



Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 10. august 2017.

Der er modtaget hørings svar fra følgende organisationer og virksomheder m.v.:

Dansk Bilbrancheråd
Dansk Byggeri
Dansk Erhverv
Dansk Industri
Dansk Kørelære-Union
Dansk Transport og Logistik
De Danske Bilimportører
Det Økologiske Råd
Erhvervsstyrelsen
FDM
Forbrugerombudsmanden
Institut for menneskerettigheder
KL
Københavns Byret – på vegne af byretterne
Miljøstyrelsen
Politiforbundet
Rigspolitiet
Trafikforskningsgruppen ved på Aalborg Universitet
Vestre Landsret
Østre Landsret

Politiforbundet, Institut for menneskerettigheder, Forbrugerombudsmanden, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Kørelære-Union, Dansk Byggeri, Erhvervsstyrelsen, Trafikforskningsgruppen ved på Aalborg Universitet, Dansk Erhverv, KL, Københavns Byret (på vegne af byretterne) har svaret, at lovforslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

Vestre Landsret og Østre Landsret har ikke ønsket at udtale sig om lovforslaget.

2. Hørings svarene

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger fra hørings svarene. Ikke alle bemærkninger i hørings svarene er refereret, idet de væsentligste dog fremgår.

Høringsnotatet er udarbejdet således, at de mere uddybende hørings svar gives og kommenteres først. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets eventuelle kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende hørings svar.



FDM forholder sig som udgangspunkt positivt over for lovforslaget, idet FDM mener, at konstruktive ændringer i motorkøretøjers forureningsbegrænsende udstyr skal sanktioneres i passende grad.

FDM finder det fornuftigt, at reglerne omfatter alle køretøjer, selvom de eksisterende udfordringer primært findes hos lastbiler. Dog anfører FDM, at førere og ejere af almindelige personbiler ofte vil være sammenfaldende, men at der ikke synes at være taget stilling til, om der skal udstedes dobbeltbøde eller ej.

FDM bemærker endvidere, at lovforslagets sammenligning mellem den foreslåede § 67, stk. 4, og den gældende § 67, stk. 3, er problematisk. FDM anfører, at den gældende § 67, stk. 3, medfører en pligt for føreren til mere tilbundsående undersøgelser af køretøjet, såsom at bilens lygter er funktionsdygtige, forud for enhver form for kørsel – modsat af, hvad der anføres i lovforslagets bemærkninger.

FDM finder det urimeligt at anse det for en skærpende omstændighed, hvis man som privatperson har købt en brugt almindelig personbil, der er manipuleret med. Dette skyldes, at man som almindelige forbruger ikke har mulighed for at opdage en sådan manipulation.

FDM bemærker yderligere, at der ikke er taget stilling til, hvorledes en bilist skal forholde sig til en situation, hvor bilen løber tør for AdBlue, og om bilisten fortsat må køre bilen, uden at det forureningsbegrænsende udstyr virker.

For så vidt angår spørgsmålet om bødestørrelsen i tilfælde, hvor ejeren og føreren af et køretøj er sammenfaldende, bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at det ikke er hensigten med lovforslaget, at der skal kunne udstedes to bøder i de omhandlede tilfælde. For så vidt angår de tunge køretøjer på 3.500 kg eller derover er der på køre- og hviletidsområdet fast retspraksis for, at der ikke udstedes en dobbelt bøde, når ejer og fører er sammenfaldende, men at der udmåles en bøde svarende til den bøde, der tilfalder virksomheden, dvs. køretøjets ejer. Dette bør også være tilfældet for de tunge køretøjer, når det drejer sig om manipulation med forureningsbegrænsende udstyr. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har uddybet dette i pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For så vidt angår de lette køretøjer under 3.500 kg (f.eks. almindelige personbiler og varebiler), skal der ligeledes ikke udstedes en dobbelt bøde, hvis ejer og fører er sammenfaldende. Ved de lette køretøjer, herunder navnlig ved almindelige personbiler, vil kørslen typisk alene foregå i privat øjemed og ikke som led i erhvervsudøvelse. Varebiler vil også i et vist omfang kunne benyttes til privat kørsel. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder derfor, at bøden i disse tilfælde skal svare til den bøde, som udmåles til føreren af køretøjet, medmindre kørslen er sket som led i erhvervsudøvelse, i hvilke tilfælde bøden skal svare til den bøde, der tilfalder køretøjets ejer. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har uddybet dette i pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.



Med hensyn til førerens undersøgelsespligt fremgår det af Færdselslovens § 67, stk. 3, at føreren til enhver tid skal være opmærksom på, at køretøjet er i forsvarlig stand, særligt at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert. Bestemmelsen oplister ikke udtømmende, hvilke forhold der er omfattet af førerens undersøgelsespligt. De forhold, der imidlertid fremhæves i bestemmelsen, er dog alle mulige at undersøge ved blotte konstateringer/afprøvninger, f.eks. om lygterne virker forskriftsmæssigt, afprøvning af bremse eller eftersyn af dæk. Efter praksis på området er det vanskeligt at vurdere, hvor store krav der stilles til føreren i henseende til at sørge for, at køretøjet er uden tekniske fejl og mangler. Bestemmelsen indebærer efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering dog ikke, at føreren har pligt til på egen hånd at foretage tilbundsgående tekniske undersøgelser af køretøjet, som normalt vil blive foretaget af én bilmekaniker eller en synshal.

Det er på den baggrund, at der i pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger er foretaget en sammenligning mellem den foreslåede § 67, stk. 4, og den gældende § 67, stk. 3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal i øvrigt henvises til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at den foreslåede § 67, stk. 4, ikke medfører en pligt for føreren til at foretage sådanne tilbundsgående, tekniske undersøgelser af køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, men at føreren ikke må føre køretøjet, hvis denne vidste eller burde vide, at der er foretaget ændringer i det forureningsbegrænsende udstyr. De eksempler, der angives som tilfælde, der kan medføre, at føreren burde vide, at der er foretaget manipulation, er også alle tilfælde, som kan observeres uden at foretage tilbundsgående, tekniske undersøgelser.

For så vidt angår tilfælde, hvor en privatperson har købt en brugt bil, der måtte være manipuleret med, bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at ejerens ansvar efter den gældende § 67, stk. 2, efter retspraksis er et strengt ansvar, men dog ikke et objektivi ansvar. Hvis ejeren ikke ved eller burde vide, at der er manipuleret med det forureningsbegrænsende udstyr, og der i øvrigt heller ikke er noget at bebrejde ejeren i henseende til at drage omsorg for bilens tilstand, vil vedkommende efter ministeriets vurdering ikke kunne straffes for overtrædelse af § 67, stk. 2.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker endeligt, at det følger af bestemmelserne i færdselslovens § 67, stk. 2 (ejerens/varig bruger), og den foreslåede § 67, stk. 4 (føreren), at et køretøj ikke må anvendes, hvis det forureningsbegrænsende udstyr ikke opfylder de for det pågældende køretøj gældende krav. Dette kan også ske under kørsel, herunder f.eks., hvis udstyret løber tør for AdBlue eller anden reduktionsvæske. Al kørsel herefter vil være en overtrædelse af § 67, stk. 2, og den foreslåede § 67, stk. 4. Køretøjet vil derfor straks skulle bringes til standsning på det nærmeste egnede sted. Opmærksomheden skal tillige henledes på, at det allerede efter gældende ret på-



hviler billisten jævnlige at tilse mængden af benzin, dæktryk, olie m.v., og herunder også mængden af reduktionsvæske, hvis køretøjet er udstyret med denne type forureningsbegrænsende udstyr. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker dog, at det altid er op til domstolene at afgøre, om der ud fra den konkrete situation er tale om særlige formildende omstændigheder.

Det Økologiske Råd bemærker, at der mangler sanktioner overfor dem, der udfører ulovlige indgreb.

Der anføres endvidere, at det er vigtigt, at man fremover kan straffe udenlandske vognmænd, idet de kun kan straffes i henhold til Wienerkonventionen, som omtaler "overdreven" udslip af skadelige luftarter.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at bekendtgørelse nr. 516 af 25. maj 2016 om forbud mod udførelse, salg og markedsføring af visse former for chiptuning, indeholder forbud mod udførelse af visse former for chiptuning. Overtrædelse af bekendtgørelsens forbud mod udførelse af chiptuning straffes med bøde.

Rigspolitiet foreslår, at det tilføjes i lovforslagets bemærkninger, at det også vil være en særlig indikation på, at der er foretaget indgreb, hvis reduktionsvæskemåleren på køretøjets instrumentpanel angiver et fast niveau af reduktionsvæske i tanken, og at der således ikke registreres et forbrug af reduktionsvæske.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig heri og har tilføjet dette eksempel i pkt. 2.2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger

ITD er generelt positive overfor forslaget. ITD finder således det foreslåede bødeniveau passende og udtrykker ligeledes tilfredshed med, at forslaget omfatter alle former for konstruktive ændringer, der har betydning for køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, uanset om køretøjet har tilladt totalvægt over eller under 3.500 kg.

ITD bakker også op om politiets øgede beføjelser til at tilbageholde køretøjer, uanset hvor fører og køretøj er hjemmehørende.

Dansk Transport og Logistik udtrykker stor tilfredshed med lovforslaget, idet der med højere straffe, herunder ved gentagelsesvirkning samt udvidelse af politiets hjemmel til at tilbageholde køretøjer, sendes et stærkt signal til de, der manipulerer med forureningsbegrænsende systemer på bekostning af sundhed og miljø.

Dansk Transport og Logistik bemærker, at det er afgørende, at håndhævelsen vil kunne ske i forhold til alle køretøjer, førere og virksomheder uanset deres nationalitet, da politiets erfaring udelukkende viser problemer med udenlandske køretøjer.



De Danske Bilimportører er positive overfor de foreslåede stramninger af både straf og strafansvar og bakker ligeledes op om de foreslåede udvidelser af politiets hjemmel til at tilbageholde køretøjer.

De Danske Bilimportører støtter endvidere udvidelsen af førerens ansvar, fra ansvar kun af sikkerhedsmæssig betydning til også at omfatte ansvar for miljømæssige forhold.

Det bemærkes hertil, at der i pkt. 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er taget behørigt hensyn til, at det udvidede føreransvar gælder i tilfælde, hvor føreren er vidende eller burde være vidende om de eventuelle ulovlige konstruktive ændringer, men på trods heraf alligevel fører køretøjet.

De Danske Bilimportører er endvidere enige i, at arbejdet med at forbedre politiets kontrolmuligheder kan foregå parallelt med fremsættelsen af lovforslaget, idet der kan være betydelige vanskeligheder med at opdage manipulation med forureningsbegrænsende udstyr.

DI støtter lovforslaget og bemærker, at det foreslåede bødeniveau er passende, idet det svarer til overtrædelser for kørsel i miljøzonerne uden partikelfilter.