FOLKETINGET

Folketingstidende
Tillæg A

Lovforslag nr. **L 202** Folketinget 2018-19

Fremsat den 13. marts 2019 af Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Forhøjelse af bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler ved tunge motorkøretøjer og for ulovlig støj fra motordrevne køretøjer)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret ved lov nr. 1521 af 18. december 2018, lov nr. 1559 af 18. december 2018 og lov nr. 1563 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. I *§ 67, stk. 4*, indsættes efter »angår«: »køretøjets afgivelse af støj og for så vidt angår«.

2. I *§ 118, stk. 1, 1. pkt.*, ændres »stk. 8« til: »stk. 10«.

3. I *§ 118* indsættes efter stk. 6 som nye stykker:

»*Stk. 7.* Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 67, stk. 1-3, skal det for lastbil og bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og for vogntog bestående af en lastbil eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og et registreringspligtigt påhængskøretøj, indgå som en særligt skærpende omstændighed, hvis køretøjet eller vogntoget har alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Stk. 8. Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 38, stk. 1, og § 67, stk. 2 og 4, skal det indgå som en særligt skærpende omstændighed, hvis et motordrevet køretøj betjenes således eller er i en sådan ulovlig stand, at det afgiver unødig støj.«

Stk. 7-12 bliver herefter stk. 9-14.

4. I *§ 134, stk. 4*, ændres »stk. 9« til: »stk. 11«.

5. I *§ 140, stk. 2, 3. pkt.*, ændres »stk. 10« til: »stk. 12«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2020.

CX000634

Transport-, Bygnings- og Boligmin., j.nr. 2018-4258

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning og lovforslagets baggrund*

2. *Lovforslagets hovedpunkter*

2.1. Forhøjelse af bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler på tunge køretøjer

2.1.1. Gældende ret

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

2.2. Forhøjelse af bødeniveauet for ulovlig støj fra motordrevne køretøjer

2.2.1. Gældende ret

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

2.3. Indførelse af strafansvar for føreren af motordrevne køretøjer, der støjer ulovligt

2.3.1. Gældende ret

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

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

4. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer

9. Sammenfattende skema

1. Indledning og lovforslagets baggrund

Politiet foretog i forbindelse med afholdelse af fodboldstævnet Dana Cup ved Hjørring i 2017 kontrol af et antal busser, der transporterede idrætsdeltagere til og fra stævnet, med henblik på at undersøge, hvorvidt busserne var i forskriftmæssig stand. Politiet kunne ved kontrollen konstatere bremsefejl på en stor del af busserne. På baggrund af disse resultater blev der i 2017 foretaget en række yderligere kontroller i forbindelse med større arrangementer.

I forbindelse med Dana Cup i 2018 gentog politiet kontrolaktionen fra 2017, men fandt denne gang ingen fejl på bremserne på de busser, der var til stede ved arrangementet. Politiets kontrol af busser ved dette års Skanderborg Festival i august 2018 viste dog, at en stor del af busserne var fejlbehæftede, herunder bl.a. med bremsefejl. Politiets kontroller har således vist, at defekte bremser på busser er et tilstedeværende problem.

Det har også vist sig, at der er problemer med den vedligeholdsmæssige stand af lastbiler. En ikke uvæsentlig del af de lastbiler, som politiet kontrollerer, har således vist sig at have fejl og mangler i et omfang, så de bliver sendt til syn. Dette indikerer efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at der kan være et generelt problem med den vedligeholdsmæssige stand på tunge køretøjer. Dette er særligt problematisk, da de tunge køretøjer på grund af deres er-

hvervsmæssige brug tilbagelægger mange kørte kilometer om året og samtidig på grund af deres vægt og størrelse kan forårsage stor skade, hvis uheldet er ude. Dette er til skade for færdselssikkerheden.

Hertil kommer, at der kan være betydelige besparelser forbundet med at undlade at holde de tunge køretøjer i en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig stand. F.eks. ligger prisniveauet for reparation af bremser på busser således som udgangspunkt på 10-20.000 kr. pr. aksel, hvis der er tale om udskiftning af skiver og klodser eller bremsetromler. En almindelig bus har to eller tre aksler, og det kan derfor være forbundet med betydelige omkostninger at få repareret bremser på en bus. Et andet eksempel er reparation af forskellige dele af køretøjets styreapparat. Det kan også være bekosteligt. Prisniveauet varierer, men ligger som udgangspunkt på 8.000-30.000 kr. afhængig af, hvilken del der udskiftes, om der anvendes brugte eller nye reservedele og køretøjets fabrikat og model.

I henhold til færdselslovens regler straffes fejl og mangler på motordrevne køretøjer som udgangspunkt med en bøde på mellem 1.000-3.000 kr. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at bødeniveauet for kørsel med alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler, som f.eks. defekte bremser og styreapparat, er alt for lav i forhold til den færdselssikkerhedsmæssige risiko, som kørsel med sådanne fejl og mangler udgør. Bøden er endvidere uforholdsmæssig lav i forhold til de omkostninger, der kan være forbundet med vedligeholdelse og reparation af køretøjerne. Det er således nødvendigt at fjerne det økonomiske incitament til ikke at udbedre fejl og mangler på køretøjer og i stedet betale en langt lavere bøde.

Lovforslaget har således til formål at forhøje bøderne for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler på tunge køretøjer og påhængskøretøjer. Lovforslaget indeholder derfor retningslinjer for forhøjet bødeudmåling for alvorlige sikkerhedskritiske fejl, der udgør en fare for andre trafikanter.

Lovforslaget har endvidere til formål at sætte ind over for problemet med ulovlig støj fra motordrevne køretøjer. Ulovlig støj fra motordrevne køretøjer – og i særdeleshed motorcykler – er et tilbagevendende problem, særligt i sommerhalvåret. Motordrevne køretøjer, der er konstruktivt ændrede til at frembringe støj, eller betjenes således, at de støjer ulovligt, er til stor gene for omgivelserne og den øvrige trafik, da de er ekstraordinært dominerende i lydbilledet. Dette gælder navnlig støj fra motorcykler.

I dag er bøden for at afgive ulovlig støj i udgangspunktet 1.000 kr. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at det aktuelle bødeniveau er for lavt til at virke afskrækkende, og det vurderes derfor, at bødeniveauet ikke har en præventiv virkning.

Formålet med lovforslaget er derfor at hæve bødeniveauet for at overskride det tilladte støjniveau. Lovforslaget vil i praksis navnlig have betydning for ulovlig støj fra motorcykler.

Endelig indeholder lovforslaget regler om, at en fører (og ikke kun ejeren), der benytter et motordrevet køretøj, selvom denne vidste eller burde vide, at køretøjet afgiver ulovlig støj, også ifalder bødeansvar.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Forhøjelse af bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler på tunge køretøjer

2.1.1. Gældende ret

Færdselslovens § 67, stk. 1-3, indeholder bestemmelser om, hvem der er ansvarlig for forskellige forhold ved et køretøj og efter hvilket ansvarsgrundlag. De specifikke tekniske krav til køretøjer fastlægges imidlertid ikke i § 67, stk.1-3, men afgøres efter en række andre forskellige regelsæt, jf. nærmere nedenfor.

Det følger af færdselslovens § 67, stk. 1, at et køretøj skal være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre samt uden skade for vejene. Bestemmelsen finder anvendelse for alle køretøjer og kan betegnes som en generalklausul, der stiller et grundlæggende krav om, at køretøjer skal være indrettet forsvarligt. § 67, stk. 1, har navnlig et selvstændigt indhold i forhold til fejl og mangler, der ikke udgør en teknisk mangel ved køretøjet, som f.eks. manglende udsyn på grund af tilisede ruder eller andre udsynsbegrænsende forhold.

Ifølge færdselslovens § 67, stk. 2, er ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Ansvaret efter § 67, stk. 2, er ikke et objektivt ansvar, men der er i retspraksis fastlagt en meget streng ansvarsvurdering af ejeren og den varige bruger efter bestemmelsen. De pågældende fejl og mangler skal dog i det mindste kunne tilregnes ejeren som uagtsom. Hvis ejeren har overholdt både de periodiske syn og med passende intervaller har ladet køretøjet gennemgå af en sagkyndig (f.eks. serviceeftersyn på et værksted), og hvis der ikke i øvrigt er noget at bebrejde ejeren i forhold til at drage omsorg for køretøjets stand, vil ejeren ikke kunne straffes for tekniske fejl, som indtræder uvarslet og pludseligt.

Det følger af færdselslovens § 67, stk. 3, at føreren af et motordrevet køretøj til enhver tid skal være opmærksom på, at køretøjet og eventuelt påhængskøretøj er i forsvarlig stand, særligt at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert, og at tilkoblingen til eventuelt påhængskøretøj er forsvarlig.

Førerens ansvar efter stk. 3 omfatter, at køretøjet er i forsvarlig stand, hvilket betyder, at føreren alene er forpligtet til at sikre sig, at køretøjet er trafiksikkert. Førerens ansvar er således ikke det samme som ejerens og den varige brugers, hvis ansvar på grund af kravet om køretøjets lovlige stand også omfatter mere formelle krav til køretøjet.

Betingelsen i § 67, stk. 3, om, at føreren ”skal være opmærksom på”, medfører ikke en direkte pligt for føreren til at foretage en mere tilbundsgående teknisk undersøgelse af køretøjet, som normalt alene kan udføres af en synsvirksomhed eller mekaniker, inden føreren sætter sig ind i køretøjet og betjener det. Betingelsen medfører derimod, at føreren ikke må benytte det pågældende køretøj, hvis føreren er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at køretøjet ikke er trafiksikkert. Førerens ansvar er derfor lempeligere end ejerens og den varige brugers.

Som nævnt ovenfor giver færdselslovens § 67, stk. 1-3, ingen nærmere anvisninger af, hvilke specifikke krav der gælder for et køretøj med hensyn til teknisk indretning og udstyr og vedligeholdelsesstand. For så vidt angår nye motordrevne køretøjer fremgår sådanne specifikke krav af en række forskellige EU-forordninger og direktiver for så vidt angår køretøjernes typegodkendelse.

De pågældende direktiver er bl.a. gennemført i dansk ret i bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (detailforskrifterne for køretøjer), der er udstedt med hjemmel i færdselslovens § 68, stk. 1. Færdselslovens § 68, stk. 1, indeholder hjemmel til, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om bl.a. køretøjers indretning, udstyr og tilbehør. Det mest relevante direktiv i forhold til dette lovforslag er Europarlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Forordningerne er umiddelbart gældende i dansk ret og bindende i alle enkeltheder. De mest relevante forordninger i forhold til dette lovforslag er følgende:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer

- Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår krav til typegodkendelse for masse og dimensioner for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (inkl. senere ændringer)

- Kommissionens forordning (EU) nr. 458/2011 om typegodkendelseskrav for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil for så vidt angår montering af dæk og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Derudover findes en række forskellige regulativer udstedt af Economic Commission of Europe (ECE-regulativer) og øvrige internationale standarder, herunder bl.a. Wienerkonventionen (Færdselskonventionen af 8. november 1968 om vejtrafik) og Færdselskonventionen af 19. december 1949. Wienerkonventionen om vejtrafik regulerer bl.a. tekniske krav til køretøjer, som er hjemmehørende uden for EU og EØS-landene (Norge, Island og Liechtenstein).

Tekniske krav til ibrugtagne køretøjer (det vil sige krav til køretøjernes vedligeholdelsesstand efter ibrugtagning) er ikke direkte underlagt EU-retlig regulering. I Danmark er de tekniske krav til ibrugtagne køretøjer dels fastsat i bekendtgørelse nr. 154 af 20, april 1977 om køretøjers indretning og udstyr m.v. med senere ændringer (udstyrsbekendtgørelsen) og dels i mere detaljeret grad i bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (detailforskrifter for køretøjer). Detailforskrifterne for køretøjer ændres og tilpasses løbende, og hver udgave er gældende for køretøjer som registreres, godkendes eller tages i brug første gang på ikrafttrædelsesdatoen for de ændrede detailforskrifter eller senere.

Danmark og de øvrige EU-medlemsstater kan imidlertid ikke fastsætte egne strengere regler for bl.a. ibrugtagne køretøjer, der fraviger den EU-retlige regulering af køretøjernes typegodkendelse, idet dette vil udgøre en handelshindring. Derfor omfatter den EU-retlige regulering af køretøjernes typegodkendelse de facto også ibrugtagne motordrevne køretøjer på medlemsstaternes områder, og detailforskrifterne for køretøjer er derfor på de væsentligste punkter alene udtryk for en opdateret gengivelse af de forskellige relevante EU-forordninger.

Hvis et motordrevet køretøj ikke lever op til de forskellige ovennævnte regler, er køretøjet ikke i lovlig stand, hvilket ejeren efter § 67, stk. 2, er ansvarlig for. Hvis køretøjet ikke lever op til de forskellige ovennævnte regler, vil køretøjet som absolut hovedregel heller ikke være i forsvarlig stand, hvilke føreren efter § 67, stk. 3, er ansvarlig for, hvis føreren vidste eller burde vide dette.

I Rigsadvokatens meddelelse er der på baggrund af anvisninger i lovforarbejder om sanktionsudmåling samt domstolspraksis på området fastsat nærmere retningslinjer for anklagemyndighedens bødepåstand i sager om overtrædelse af færdselslovens § 67. Det følger således af ”Rigsadvokatens meddelelse om Færdsel – Køretøjers indretning (fl §§ 67-79)”, at overtrædelse af færdselslovens regler om køretøjers indretning og udstyr og detailforskrifterne for køretøjer som udgangspunkt straffes med en bøde på 1.000 kr.

For ejeren af køretøjet vil bøden for mangler, der medfører fjernelse af køretøjets nummerplader i henhold til færdselslovens § 77, stk. 1, 3. pkt., som udgangspunkt udmåles til 3.000 kr. Ved flere mangler skal der som udgangspunkt ske en sammenlægning af bøderne for de enkelte mangler, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 3. Bøden i tilfælde af flere mangler overstiger dog som udgangspunkt ikke 3.000 kr.,

svarende til bøden for mangler, der medfører fjernelse af køretøjets nummerplader.

For så vidt angår føreren af køretøjet fremgår det af meddelelsen, at bøden som udgangspunkt udmåles til halv takst, dog mindst 1.000 kr. Endvidere vil bøder for overtrædelser, som medfører frakendelse af førerretten eller kørselsforbud, dog mindst udmåles til 2.500 kr. Overtrædelser af færdselslovens § 67, stk. 1-3, straffes således i medfør af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 118 a, stk. 1, som udgangspunkt med en bøde på mellem 1.000-3.000 kr.

Tekniske krav til udenlandske køretøjer som betingelse for brug på færdselslovens område er blandt andet reguleret i bekendtgørelse nr. 818 af 20. juni 2018 om registrering af køretøjer (registreringsbekendtgørelsen). Det følger således af registreringsbekendtgørelsens § 28, stk. 1, at et udenlandsk motorkøretøj eller et udenlandsk påhængskøretøj til et motorkøretøj må bruges på færdselslovens område, hvis køretøjet som minimum opfylder de tekniske krav, der følger af Wienerkonventionen, anneks 5, og reglerne i registreringsbekendtgørelsens kapitel 7.

Endvidere følger det af § 28, stk. 2, at hvis køretøjets ejer eller bruger har bopæl eller hjemsted i en stat, der ikke har ratificeret Wienerkonventionen, skal køretøjet som minimum opfylde de tekniske krav, der følger af den internationale færdselskonvention af 19. december 1949, jf. bekendtgørelse nr. 7 af 2. marts 1956 om den internationale færdselskonvention af 19. september 1949, og de øvrige regler i registreringsbekendtgørelsens kapitel 7.

Overtrædelse af registreringsbekendtgørelsens § 28, stk. 1 og 2, straffes med bøde, jf. bekendtgørelsens § 111, stk. 3.

Ifølge registreringsbekendtgørelsens § 28, stk. 3, kan der i anden lovgivning m.v. være fastsat tekniske krav, der skal være opfyldt, før et udenlandsk køretøj må tages i brug på færdselslovens område.

Det betyder, at hvis der i anden lovgivning m.v. er fastsat andre køretøjstekniske krav til udenlandske køretøjer, så er det de krav, som de udenlandske køretøjer skal leve op til, og ikke blot reglerne i Wienerkonventionen, der typisk har en mere overordnet karakter uden specifikke tekniske krav.

Reglerne om tekniske krav til udenlandske køretøjer var tidligere fastsat i færdselsloven og regler udstedt i medfør af færdselsloven. Disse blev dog ved en ressortomlægning overført til Skatteministeriet i 2006. Udtrykket ”anden lovgivning m.v.” i registreringsbekendtgørelsens § 28, stk. 3, kan derfor ikke forstås som regler i færdselsloven eller regler fastsat med hjemmel i færdselsloven. Anden lovgivning, der fastsætter køretøjstekniske krav til udenlandske køretøjer, er derimod f.eks. de EU-retlige direktiver og forordninger på typegodkendelsesområdet. Det betyder, at udenlandske køretøjer, der er hjemmehørende i en EU-medlemsstat eller et EØS-land (Norge, Island og Liechtenstein) er underlagt de samme køretøjstekniske krav som danske køretøjer. Fejl og mangler på køretøjer, der er hjemmehørende i en EU-medlemsstat eller et EØS-land**,** sanktioneres ikke efter registreringsbekendtgørelsens regler, men derimod efter færdselslovens regler, idet overtrædelse af de EU-retlige regler sanktionernes efter færdselsloven, når sådanne køretøjer anvendes på færdselslovens område.

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

Det forekommer sjældent, at tekniske fejl og mangler på et motordrevet køretøj i sig selv fører til færdselsulykker. Dog kan tekniske fejl og mangler i flere tilfælde være medvirkende til ulykkers opståen og også gøre eventuel personskade og tingsskade værre. Det er derfor vigtigt, at motordrevne køretøjers tekniske standard er på et højt niveau med hensyn til krav, der har betydning for trafiksikkerheden, og at der foretages den nødvendige løbende vedligeholdelse af køretøjerne for at sikre denne standard. Det gør sig efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse navnlig gældende med hensyn til de tunge motorkøretøjer (bus, lastbil og vogntog), som må fremføres med relativ høj hastighed, da sådanne køretøjer på grund af deres erhvervsmæssige brug tilbagelægger mange kørte kilometer om året og samtidig på grund af deres vægt og størrelse kan forårsage stor skade, hvis uheldet er ude.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at en bøde på mellem 1.000-3.000 kr. for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangel på tunge motorkøretøjer er alt for lav i forhold til de færdselssikkerhedsmæssige risici og ikke proportional med de økonomiske fordele, der i mange tilfælde opnås ved at undlade den nødvendige reparation og vedligeholdelse. F.eks. koster større reparation af bremser på busser som udgangspunkt 10-20.000 kr. pr. aksel, ligesom reparation af forskellige dele af køretøjets styreapparat som udgangspunkt koster 8.000-30.000 kr. afhængig af en række forskellige faktorer. Det gældende bødeniveau har således ikke en tilstrækkelig effektiv og afskrækkende virkning.

Det foreslås på den baggrund, at der indsættes et nyt stk. 7 i færdselslovens § 118, hvorefter det for busser og lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og for vogntog bestående af busser og lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg og et registreringspligtigt påhængskøretøj, skal indgå som en særligt skærpende omstændighed, hvis køretøjet eller vogntoget har alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at de fejl og mangler, der vil skulle sanktioneres med en forhøjet bøde, skal være fejl og mangler, der er til skade for de øvrige trafikanter. Det vil sige, at de pågældende fejl og mangler skal være af en sådan karakter, at de i sig selv udgør en nærliggende risiko for, at uheld opstår, enten ved at køretøjet forulykker eller ved, at der sker påkørsel af andre trafikanter.

Fejl og mangler ved indretning og udstyr, der alene har til formål at sikre førerens eller passagerernes sikkerhed, som f.eks. sikkerhedsseler, nødudgange og sikkerhedsforanstaltninger ved indretning af sovebusser, kan utvivlsomt være alvorlige og sikkerhedskritiske. Sådanne fejl og mangler er typisk med til at forværre konsekvenserne af en eventuel ulykke, som køretøjet er impliceret i, men de medfører imidlertid ikke i sig selv en umiddelbar og nærliggende risiko for, at køretøjet forulykker eller forvolder skade på andre trafikanter. Det er derfor Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at fejl og mangler på sikkerhedsudstyr og -indretninger ikke bør sanktioneres med de foreslåede forhøjede bøder.

Den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 7, vil ikke indføre nye tekniske krav til motorkøretøjer, men angiver alene et sanktionsniveau for visse typer af fejl og mangler, der også i medfør af de gældende regler vil udgøre fejl og mangler ved køretøjet. De fejl og mangler, der i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 7, vil være at anse for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler, vil alle have en sådan karakter, at det vil være ensbetydende med, at de regler, der fastsætter de tekniske krav til køretøjerne, utvivlsomt vil være overtrådt. Det gælder både for nationale regler samt EU-retlig og øvrig international regulering.

Den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 7, vil heller ikke indføre nye ansvarsnormer for henholdsvis ejer og fører af køretøjet. Føreren vil således fortsat kun kunne straffes for fejl og mangler ved et køretøj (herunder de fejl og mangler, der med lovforslaget karakteriseres som alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler), hvis føreren er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at køretøjet har fejl og mangler. Ejeren vil samtidig – på trods af det strenge ejeransvar – heller ikke kunne straffes for uvarslede eller pludseligt indtrådte fejl og mangler ved et køretøj (herunder de fejl og mangler, der med lovforslaget karakteriseres som alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler), hvis ejeren har overholdt både de periodiske syn og med passende intervaller har ladet køretøjet gennemgå af en sagkyndig (f.eks. serviceeftersyn på et værksted), og hvis der ikke i øvrigt er noget at bebrejde ejeren i forhold til at drage omsorg for køretøjets stand.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at tekniske fejl og mangler er særligt færdselssikkerhedsmæssigt kritiske ved busser og lastbiler, da disse køretøjer som nævnt ovenfor på grund af deres erhvervsmæssige brug tilbagelægger mange kørte kilometer om året og samtidig på grund af deres vægt og størrelse kan forårsage stor skade, hvis uheldet er ude. De foreslåede forhøjelser af bødeniveauet vil derfor alene finde anvendelse for busser og lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og for vogntog bestående af busser og lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg og et registreringspligtigt påhængskøretøj. Fejl og mangler på lette motordrevne køretøjer (almindelig bil, varebil, motorcykel, knallert og traktor/motorredskab) vil derfor fortsat skulle sanktioneres efter de gældende retningslinjer.

De foreslåede forhøjelser af bødeniveauet vil finde anvendelse for både ejer og fører af køretøjet. Da det imidlertid typisk ikke vil være føreren, der opnår den økonomiske fordel ved, at der ikke er foretaget den nødvendige vedligeholdelse af køretøjet, finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at bøden ikke skal udmåles til samme niveau, som bøden til ejeren. I lighed med det princip, der gælder på køre- og hviletidsområdet med hensyn til udmåling af bøder til henholdsvis fører og ejer (virksomhed/vognmand), finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at bøden for førerens overtrædelse af § 67, stk. 3, i videst muligt omfang bør fastsættes til det halve af den bøde, der idømmes ejeren for overtrædelse af § 67, stk. 1 og 2.

Der foreslås herefter følgende retningslinjer for straffastsættelse efter den foreslåede § 118, stk. 7, for overtrædelse af § 67, stk. 1-3, for førstegangstilfælde, forhold til samtidig pådømmelse og i gentagelsestilfælde:

	Bødestørrelse for ejer ved brug af bus eller lastbil med tilladt totalvægt over 3.500 kg samt vogntog	Bødestørrelse for fører ved brug af bus eller lastbil med tilladt totalvægt over 3.500 kg samt vogntog
1. gang	10.000 kr.	5.000 kr.
2. gang	20.000 kr.	10.000 kr.
3. gang	30.000 kr.	15.000 kr.
4. gang	40.000 kr.	20.000 kr.
5. gang	50.000 kr.	25.000 kr.
6. gang	60.000 kr.	30.000 kr.

Ved flere forhold til samtidig pådømmelse forudsættes færdselslovens princip om absolut kumulation anvendt. Hvis en ejer f.eks. har 3 forhold til samtidig pådømmelse, vil der således skulle udmåles en bøde på 30.000 kr. (det vil sige 3 førstegangsbøder af 10.000 kr.).

Hvis føreren og ejeren af køretøjet er den samme person, er det ikke hensigten med lovforslaget, at der skal kunne udstedes to bøder til den samme person for den samme overtrædelse.

Der er på køre- og hviletidsområdet fast retspraksis for, at der ikke udstedes en dobbeltbøde i tilfælde, hvor vognmandsvirksomheden er en enkeltmandsejet virksomhed, og hvor føreren derfor også er ejer af køretøjet. I disse tilfælde udmåles en bøde svarende til den bøde, der tilfalder virksomheden, det vil sige køretøjets ejer. Dette bør efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering også være tilfældet, når det drejer sig om tunge køretøjers alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. I tilfælde af sikkerhedskritiske fejl og mangler på tunge køretøjer vil der således efter lovforslagets retningslinjer skulle udmåles én bøde, der svarer til den bøde, der tilfalder køretøjets ejer, hvis en fører også er ejer af køretøjet.

De foreslåede retningslinjer for bødestørrelser er gældende for kørsel på færdselslovens område både for danske køretøjer og udenlandske køretøjer, der er hjemmehørende i en EU-medlemsstat eller et EØS-land (Norge, Island og Liechtenstein).

Fejl og mangler på udenlandske køretøjer, der ikke er hjemmehørende i en EU-medlemsstat eller et EØS-land**,** og som i øvrigt ikke er undergivet andre regler om køretøjstekniske krav, sanktioneres derimod efter registreringsbekendtgørelsens regler. Den del af transportarbejdet på færdselslovens område, der udføres af udenlandske køretøjer, som ikke er hjemmehørende i en EU-medlemsstat eller EØS-lande, vurderes dog at udgøre en mindre del af det samlede transportarbejde. Det må samtidig forventes, at de foreslåede retningslinjer for bødestørrelser efter færdselsloven for kørsel med alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler vil have en afsmittende effekt på tiltale- og retspraksis på registreringsbekendtgørelsens område.

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

For så vidt angår den nærmere forståelse af, hvornår der foreligger alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3.

2.2. Forhøjelse af bødeniveauet for ulovlig støj fra motordrevne køretøjer

2.2.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 38, stk. 1, at en fører af et motordrevet køretøj skal betjene køretøjet således, at det ikke afgiver unødig støj eller unødigt udvikler røg eller gasarter. Bestemmelsen finder anvendelse for motordrevne køretøjer, hvilket vil sige køretøjer, der er forsynet med motor som drivkraft, undtagen kørestol, som er konstrueret til en hastighed af højst 15 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed. Motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj, traktor, motorredskab og knallert, jf. definitionsbestemmelsen i færdselslovens § 2, nr. 14. Færdselslovens § 38, stk. 1, forpligter føreren af det motordrevne køretøj.

Bestemmelsen i § 38, stk. 1, omfatter anvendelsen af det motordrevne køretøj. Det vil sige, hvor køretøjet betjenes på en måde, som ikke er nødvendig for kørslen eller den trafikale situation i øvrigt. Det kan f.eks. være unødvendig hjulspin og acceleration af køretøjet, hvis det forårsager udvikling af unødig støj eller røg, eller unødvendig anvendelse af køretøjets horn. Det er således ikke køretøjet, herunder om det er i lovlig stand eller ej, der reguleres i § 38, stk. 1, men alene betjeningen af køretøjet.

Overtrædelse af § 38, stk. 1, straffes i medfør af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 118 a, stk. 1, med en bøde på 1.000 kr.

Færdselslovens § 67, stk. 1-3, indeholder bestemmelser om, hvem der er ansvarlig for forskellige forhold ved et køretøj og efter hvilket ansvarsgrundlag. De specifikke tekniske krav til køretøjer fastlægges imidlertid ikke i § 67, stk.1-3, men afgøres efter en række andre forskellige regelsæt, jf. nærmere nedenfor.

Ifølge færdselslovens § 67, stk. 2, er ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Bestemmelsen finder anvendelse i tilfælde, hvor et køretøj på grund af manglende vedligeholdelse eller ulovlige konstruktive ændringer afgiver støj, der overstiger de gældende støjgrænser for det pågældende køretøj. Ansvaret efter § 67, stk. 2, er ikke et objektivt ansvar, men der er i retspraksis fastlagt en meget streng ansvarsvurdering af ejeren og den varige bruger efter bestemmelsen.

Som nævnt ovenfor giver bl.a. færdselslovens § 67, stk. 2, ingen nærmere anvisninger af, hvilke specifikke krav der gælder for et køretøj med hensyn til teknisk indretning og udstyr og vedligeholdelsesstand. For så vidt angår nye motordrevne køretøjer fremgår sådanne specifikke krav af en række forskellige EU-forordninger og direktiver for så vidt angår køretøjernes typegodkendelse.

De pågældende direktiver er bl.a. gennemført i dansk ret i bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om forskrifter for køretøjers indretning og udstyr med senere ændringer (detailforskrifterne for køretøjer), der er udstedt med hjemmel i færdselslovens § 68, stk. 1. Færdselslovens § 68, stk. 1, indeholder hjemmel til, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om bl.a. køretøjers indretning, udstyr og tilbehør. De mest relevante direktiver i forhold til dette lovforslag er følgende:

- Direktiv 70/157 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer med senere ændringer

- Direktiv 78/1015/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningsanlæg for motorcykler med senere ændringer

- Direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer

Forordningerne er umiddelbart gældende i dansk ret og bindende i alle enkeltheder. De mest relevante forordninger i forhold til dette lovforslag er følgende:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014 af 16. april 2014 om motorkøretøjers og udskiftningslyddæmpningssystemers støjniveau

Derudover findes en række forskellige regulativer udstedt af Economic Commission of Europe (ECE-regulativer) og øvrige internationale standarder, herunder bl.a. Wienerkonventionen (Færdselskonventionen af 8. november 1968 om vejtrafik) og Færdselskonventionen af 19. december 1949.

Den EU-retlige regulering fastsætter specifikke grænseværdier for støjniveau, som køretøjet skal opfylde ved en kørselsmåling for at blive typegodkendt eller godkendt ved syn. Ved en kørselsmåling forstås en måling af køretøjets støjniveau, imens køretøjet er i bevægelse.

Kørselsstøj er i praksis vanskeligt at måle i forbindelse med kontrol. Derfor skal der som udgangspunkt foreligge et standstøjstal fra en standstøjsmåling ved køretøjets første registrering. Ved en standstøjsmåling forstås en måling af køretøjets støjniveau ved et højt omdrejningstal, imens køretøjet er stationært.

Standstøjstallet bruges som referenceværdi ved håndhævelse af støjreglerne, efter køretøjet er taget i brug. Der er ikke fastsat en grænseværdi for denne måling, men standstøjstallet bruges til kontrol af, om der er sket en ulovlig forhøjelse af køretøjets støjniveau siden køretøjets første registrering.

Støjgrænserne for det enkelte køretøj kan således variere alt efter de gældende regler på tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning og afhænger af det standstøjstal, der forelå ved køretøjets første registrering. For eksempel er det maksimale støjniveau afgivet ved en kørselsmåling 75-80 decibel (dB(A)) for en motorcykel, der er registreret efter den 1. april 2004, afhængig af motorcyklens slagvolumen.

Tekniske krav til ibrugtagne køretøjer (det vil sige krav til køretøjernes vedligeholdelsesstand efter ibrugtagning) er ikke direkte underlagt EU-retlig regulering. Danmark og de øvrige EU-medlemsstater kan ikke fastsætte egne strengere regler for bl.a. ibrugtagne køretøjers støjafgivelse, der fraviger den EU-retlige regulering af køretøjernes typegodkendelse, idet dette vil udgøre en handelshindring. Der kan imidlertid fastsættes egne lempeligere krav.

I Danmark er de tekniske krav vedrørende køretøjers støjniveau til ibrugtagne køretøjer dels fastsat i bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers indretning og udstyr m.v. med senere ændringer (udstyrsbekendtgørelsen) og dels i mere detaljeret grad i bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (detailforskrifter for køretøjer). Detailforskrifterne for køretøjer ændres og tilpasses løbende, og hver udgave er gældende for køretøjer som registreres, godkendes eller tages i brug første gang på ikrafttrædelsesdatoen for de ændrede detailforskrifter eller senere.

Det følger af udstyrsbekendtgørelsens § 3, at ethvert køretøj skal være således indrettet, at der ikke udvikles unødig røg eller støj. I bilag 1 til detailforskrifter for køretøjer fremgår, at for ibrugværende biler, motorcykler og knallerter må støjniveauet ved en standstøjsmåling ikke overstige det ved første registrering målte standstøjstal med mere end 3 dB(A). Bestemmelserne er således lempeligere end de grænseværdier, som de EU-retlige typegodkendelsesregler fastsætter for nye køretøjer.

Hvis et motordrevet køretøj støjer mere end de gældende normer for det pågældende køretøj, er køretøjet ikke i lovlig stand i henhold til færdselslovens § 67, stk. 2. Overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, straffes i medfør af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 118 a, stk. 1, 1. pkt., med en bøde på 1.000 kr.

Tekniske krav til udenlandske køretøjer som betingelse for brug på færdselslovens område er til dels reguleret i bekendtgørelse nr. 818 af 20. juni 2018 om registrering af køretøjer (registreringsbekendtgørelsen). Det følger således af registreringsbekendtgørelsens § 28, stk. 1, at et udenlandsk motorkøretøj eller et udenlandsk påhængskøretøj til et motorkøretøj må bruges på færdselslovens område, hvis køretøjet som minimum opfylder de tekniske krav, der følger af Wienerkonventionen, anneks 5, og reglerne i registreringsbekendtgørelsens kapitel 7.

Endvidere følger det af § 28, stk. 2, at hvis køretøjets ejer eller bruger har bopæl eller hjemsted i en stat, der ikke har ratificeret Wienerkonventionen, skal køretøjet som minimum opfylde de tekniske krav, der følger af den internationale færdselskonvention af 19. december 1949, jf. bekendtgørelse nr. 7 af 2. marts 1956, og de øvrige regler i registreringsbekendtgørelsens kapitel 7.

Ifølge registreringsbekendtgørelsens § 28, stk. 3, kan der i anden lovgivning m.v. være fastsat tekniske krav, der skal være opfyldt, før et udenlandsk køretøj må tages i brug på færdselslovens område.

Det betyder, at hvis der i anden lovgivning m.v. er fastsat andre køretøjstekniske krav til udenlandske køretøjer, så er det de krav, som de udenlandske køretøjer skal leve op til, og ikke blot reglerne i Wienerkonventionen, der typisk har en mere overordnet karakter uden specifikke tekniske krav.

Reglerne om tekniske krav til udenlandske køretøjer var tidligere fastsat i færdselsloven og regler udstedt i medfør af færdselsloven. Disse blev dog ved en ressortomlægning overført til Skatteministeriet i 2006. Udtrykket "anden lovgivning m.v." i registreringsbekendtgørelsens § 28, stk. 3, kan derfor ikke forstås som regler i færdselsloven eller regler fastsat med hjemmel i færdselsloven. Da reglerne for, hvor meget ibrugtagne køretøjer må støje, er fastsat ved særlige nationale regler i udstyrsbekendtgørelsen og detailforskrifterne for køretøjer, der begge er udstedt med hjemmel i færdselslovens § 68, stk. 1, skal spørgsmålet om udenlandske køretøjers støjafgivelse, herunder køretøjer hjemmehørende i EU eller EØS, således afgøres og sanktioneres efter registreringsbekendtgørelsens regler. Dette indebærer, at udenlandske køretøjer skal overholde Wienerkonventionens støjkrav, der indeholder det mere generelle krav, at køretøjet ikke må udlede unødigt støj.

Overtrædelse af registreringsbekendtgørelsens § 28, stk. 1 og 2, straffes med bøde, jf. bekendtgørelsens § 111, stk. 3.

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

Ulovlig støj fra motordrevne køretøjer, herunder navnlig motorcykler, er et problem, der særligt gør sig gældende i sommerhalvåret. Motorcykler, der er konstruktivt ændrede til at frembringe støj, eller betjenes således, at de støjer unødigt, er til stor gene for omgivelserne.

Motorcykler er i Danmark ikke underlagt kravet om periodisk syn. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har derfor overvejet, om problemet med ulovlig støj fra motorcykler kan afhjælpes ved at indføre periodisk syn af motorcykler, da der derved vil ske en regelmæssig kontrol af blandt andet udstødningen. Det er dog Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at indførelse af periodisk syn vil have en meget begrænset effekt, idet de konstruktive ændringer af motorcyklens udstødning er nemme at fjerne og påføre før og efter et syn. Som middel til bekæmpelse af støj som følge af forkert betjening af køretøjet, vil periodisk syn selvsagt ikke have nogen betydning. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder derfor, at der ikke skal indføres periodisk syn af motorcykler.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i overvejelserne om den foreslåede ordning været opmærksom på, at det som oftest er vanskeligt at kontrollere, om køretøjer er i en sådan ulovlig stand, at de afgiver unødig støj. Kontrollen med motorcyklers (og andre køretøjers) støjniveau foretages dels i forbindelse med den almindelige politipatruljering, hvor køretøjet standses med henblik på kontrol, dels i forbindelse med særlige målrettede politikontroller, eksempelvis ved motorcykeltræf. I forbindelse med den almindelige patruljering standser politiet endvidere jævnligt køretøjer, der betjenes på en måde, så de afgiver unødig støj, hvilket er en overtrædelse af færdselslovens § 38, stk. 1.

For at konstatere en overtrædelse af § 67, stk. 2, om ulovlig støj på grund af fejl eller mangler, ulovlige konstruktive ændringer eller manglende vedligeholdelse, skal der som udgangspunkt foretages en kontrolmåling af køretøjets støjudsendelse. Kontrollen udføres med hertil godkendt lydmåleudstyr, og der er krav til den fysiske indretning af kontrolstedet. Det er sædvanligvis kun bilinspektører, der har godkendt måleudstyr til at foretage støjmålinger. Dette indebærer, at en bilinspektør enten skal tilkaldes, eller at det motordrevne køretøj skal transporteres til en synshal, hvor undersøgelsen kan foregå. Der er dog visse tilfælde, hvor ulovlige konstruktive ændringer, der medfører ekstrem støj, kan konstateres af politiet selv, uden at en kontrolmåling er nødvendig.

Gennemførelse af støjmålinger forudsætter endvidere, at politiet har adgang til oplysninger om den støjreferenceværdi, som er gældende for det konkrete køretøj, og som er målt i forbindelse med typegodkendelse af køretøjet eller i forbindelse med første syn af køretøjet. Disse oplysninger er tilgængelige for langt de fleste indregistrerede køretøjer, men ikke for alle, eksempelvis motorcykler fra før 1. juli 1969, eller visse brugte importerede køretøjer. Endelig kræver det mange politiressourcer at udføre målrettede kontroller.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at de ovennævnte forhold har betydning for graden af håndhævelse. Det vurderes dog samtidig at være vanskeligt at ændre den aktuelle kontrolpraksis, uden at pålægge politiet uforholdsmæssigt store byrder. Samtidig finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at en bøde på 1.000 kr. for at overtræde støjreglerne ikke har en tilstrækkelig afskrækkende virkning.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet foreslår på baggrund af ovenstående, at bødestraffen for at afgive ulovlig støj skærpes. Det foreslås, at der indsættes et nyt stk. 8 i færdselslovens § 118, hvorefter det ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af henholdsvis § 38, stk. 1, og § 67, stk. 2, skal indgå som en særligt skærpende omstændighed, hvis et motordrevet køretøj betjenes således eller er i en sådan ulovlig stand, at det afgiver unødig støj.

Samtidig vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kontakte Justitsministeriet og Rigspolitiet med henblik på se på mulighederne for, at der i forbindelse med implementeringen af lovændringen kan komme et fokus på punktvise kontrolkampagner mod motorcykelstøj og et fokus på en målrettet kontrol med motorcykelstøj helt generelt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser, der ligger til grund for lovforslaget, har primært drejet sig om støj fra motorcykler, idet det oftest er støj fra motorcykler, der opleves som et problem. Unødig støj fra andre køretøjer, herunder almindelige personbiler, er naturligvis lige så generende i det omfang, at det forekommer. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder derfor, at de i lovforslaget angivne retningslinjer for den skærpede bødefastsættelse skal gælde for alle typer af motordrevne køretøjer, idet der

efter ministeriets opfattelse ikke er saglige grunde for, at den foreslåede bestemmelse alene skal gælde for motorcykler.

Da støj er en miljøpåvirkning, finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at bøden skal fastsættes til et niveau, der svarer til bødeniveauet for at foretage ulovlige konstruktive ændringer i motorkøretøjers forureningsbegrænsende udstyr, jf. færdselslovens § 118, stk. 6. Da afgivelse af unødig støj som udgangspunkt ikke er et større problem ved de tunge køretøjer (lastbil og bus), finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet dog, at der ikke er behov for at differentiere mellem bøderne til henholdsvis tunge og lette køretøjer.

Da konstruktive ændringer, manglende vedligeholdelse og betjening, der medfører afgivelse af for meget støj, normalt ikke foretages på erhvervskøretøjer med henblik på at opnå en økonomisk besparelse, finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet heller ikke, at der skal differentieres på bødestørrelsen mellem ejer og fører, og at bødeniveauet i videst muligt omfang derfor skal følge niveauet for førerens bøde for foretagelse af konstruktive ændringer af lette køretøjers forureningsbegrænsende udstyr. Bødens niveau for kørsel i et let køretøj, hvis motor eller forureningsbegrænsende udstyr er konstruktivt ændret, er netop fastsat ud fra hensynet til, at kørslen i lette køretøjer typisk alene foretages i privat øjemed, og ikke som led i erhvervsudøvelse. Dette vil som før nævnt også typisk være de faktiske forhold med hensyn til køretøjers afgivelse af unødig støj.

Der foreslås herefter følgende retningslinjer for straffastsættelsen efter den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 8, for overtrædelse af § 38, stk. 1, og § 67, stk. 2, for førstegangstilfælde, forhold til samtidig pådømmelse og i gentagelsestilfælde:

	Bødestørrelse for ejer og fører
1. gang	2.500 kr.
2. gang	5.500 kr.
3. gang	8.000 kr.
4. gang	11.500 kr.
5. gang	14.500 kr.
6. gang	17.500 kr.

Ved flere forhold til samtidig pådømmelse forudsættes færdselslovens princip om absolut kumulation anvendt. Hvis en ejer eller fører f.eks. har 3 forhold til samtidig pådømmelse, vil der således skulle udmåles en bøde på 7.500 kr. (det vil sige 3 førstegangsbøder af 2.500 kr.).

Hvis fører og ejer er samme person, skal der ikke udmåles en dobbelt bøde. Der skal således alene udmåles én bøde på 2.500 kr. i et førstegangsgangstilfælde.

Hvis den samme konstruktive ændring ved køretøjet både medfører, at køretøjet udleder flere luftforurenende stoffer end tilladt og afgiver mere støj end tilladt, er det ikke hensigten med den foreslåede nye bestemmelse i § 118, stk. 8, at der skal udstedes to bøder. I sådanne tilfælde skal bøden udmåles efter færdselslovens § 118, stk. 6, om konstruktive ændringer, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer.

Udenlandske køretøjers ulovlige støjafgivelse sanktioneres efter registreringsbekendtgørelsens regler, og ikke efter færdselslovens regler. Det må dog forventes, at de foreslåede retningslinjer for bødestørrelser efter færdselsloven for ulovlig støjafgivelse vil have en afsmittende effekt på tiltale- og retspraksis på registreringsbekendtgørelsens område.

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

2.3. Indførelse af strafansvar for føreren af køretøjer, der støjer ulovligt

2.3.1. Gældende ret

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

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

Bestemmelsen omhandler alene ejers og den varige brugers ansvar. Bestemmelsen omfatter imidlertid ikke en fører, der ikke har varig rådighed over køretøjet, f.eks. en person, der har lånt et køretøj.

Efter færdselslovens § 67, stk. 3, skal føreren af et køretøj til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet og eventuelt påhængskøretøj er i forsvarlig stand, særligt at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker for-

skriftsmæssigt og sikkert, og at tilkoblingen til eventuelt påhængskøretøj er forsvarlig. Overtrædelse af § 67, stk. 3, straffes i medfør af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, med bøde.

Bestemmelsen i § 67, stk. 3, omfatter alene forhold og tekniske indretninger, som har betydning for køretøjets forsvarlige stand, det vil sige forhold og tekniske indretninger, der har betydning for trafiksikkerheden. Føreren har således efter bestemmelsen ikke en pligt til at være opmærksom på de dele af køretøjets tekniske indretninger og udstyr, der alene har betydning for køretøjets støjniveau. Det forhold, at en fører betjener et køretøj, selvom denne vidste eller burde vide, at køretøjet er i ulovlig stand for så vidt angår køretøjets afgivelse af støj, vil derfor ikke udgøre en overtrædelse af § 67, stk. 3.

Endelig vil det forhold, at føreren betjener køretøjet, selvom denne vidste eller burde vide, at køretøjet er i ulovlig stand for så vidt angår køretøjets afgivelse af støj, heller ikke i sig selv medføre, at føreren ifalder et medvirkensansvar for ejerens overtrædelse af § 67, stk. 2, efter de almindelige strafferetlige regler om medvirken i straffelovens § 23.

Det fremgår af færdselslovens § 67, stk. 4, at føreren af et motordrevet køretøj til enhver tid skal være opmærksom på, at køretøjet er i lovlig stand for så vidt angår forhold ved køretøjets motor og køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer.

Bestemmelsen i stk. 4 omfatter alene forhold ved køretøjets motor og køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer. Førerens ansvar efter stk. 4 kan således ikke udstrækkes til at omfatte et køretøjs afgivelse af støj.

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

I nogle tilfælde vil en fører af et motordrevet køretøj ikke være vidende om, at køretøjet på grund af manglende vedligeholdelse eller ulovlige konstruktive ændringer støjer mere end tilladt

I de tilfælde, hvor føreren imidlertid er vidende om dette eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende herom, f.eks. fordi køretøjet støjer ekstraordinært meget, men på trods heraf fører køretøjet, er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at føreren skal kunne straffes.

Da det føreransvar, der følger af færdselslovens § 67, stk. 3 og 4, ikke omfatter tekniske indretninger og udstyr, der alene har betydning for køretøjets støjniveau, foreslås det, at færdselslovens § 67, stk. 4, ændres således, at det føreransvar, der omfatter udledning af luftforurenende stoffer, også vil omfatte køretøjets afgivelse af støj.

Overtrædelse af § 67, stk. 4, straffes med bøde i medfør af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1. Det vil samtidig skulle betragtes som en særlig skærpende omstændighed, hvis køretøjet er i en sådan ulovlig stand, at det afgiver unødig støj, jf. den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 3.

For så vidt angår den nærmere forståelse af, hvornår et køretøj afgiver unødig støj, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3.

For så vidt angår retningslinjerne for bødeudmålingen henvises til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner. Lovforslaget indebærer ikke implementeringskonsekvenser for det offentlige.

4. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Principperne for agil lovgivning er ikke relevante for lovforslaget, da lovforslaget ikke omhandler forretningsmodeller, innovation eller særlige teknologier.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser for så vidt angår lovforslagets forhøjelse af bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler på tunge køretøjer.

For så vidt angår lovforslagets forhøjelse af bødeniveauet for motordrevne køretøjers afgivelse af ulovlig støj, forventes det at medføre mindsket støj fra særligt motorcykler. Denne positive miljømæssige konsekvens vurderes dog ikke at være af væsentligt omfang. Baggrunden herfor er, at det alene er den ulovlige støj, der ventes at blive mindsket, og da denne alene optræder punktvist i trafikken og ikke er en konstant påvirkning, vurderes lovforslaget ikke at have væsentlige miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget vurderes ikke at indeholde EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 19. december 2018 til den 22. januar 2019 været sendt i høring hos følgende organisationer m.v.:

Advokatrådet, Alkohol og Samfund, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, samtlige byretter, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Standard, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, DFIM, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), KL, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark, Veteranknallertklubben Aktiv og Vestre og Østre Landsret.

9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget vurderes ikke at have væsentlige miljømæssige konsekvenser. Det forventes, at lovforslaget vil medføre mindsket støj fra særligt motorcykler. Denne positive miljømæssige konsekvens vurderes dog ikke at være af væsentligt omfang, da det alene er den ulovlige støj, der ventes at blive mindsket, og da denne alene optræder punktvist i trafikken og ikke er en konstant påvirkning.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-lovgivning/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af færdselslovens § 67, stk. 4, at føreren af et motordrevet køretøj til enhver tid skal være opmærksom på, at køretøjet er i lovlig stand for så vidt angår forhold ved køretøjets motor og køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer.

Bestemmelsen i stk. 4 omfatter alene forhold ved køretøjets motor og køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer. Førerens ansvar efter stk. 4 kan således ikke udstrækkes til at omfatte et køretøjs afgivelse af støj.

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

Det foreslås at ændre færdselslovens *§ 67, stk. 4*, således at en fører også skal være opmærksom på, at køretøjet er i lovlig stand for så vidt angår køretøjets afgivelse af støj.

Betingelsen om, at føreren ”skal være opmærksom på”, medfører – i lighed med formuleringen i den gældende bestemmelse i § 67, stk. 4 – ikke en direkte pligt for føreren til at foretage en mere tilbundsgående teknisk undersøgelse af køretøjet, som normalt alene kan udføres af en synsvirksomhed eller mekaniker, inden føreren sætter sig ind i køretøjet og betjener det. Betingelsen medfører derimod, at føreren ikke må benytte det pågældende køretøj, hvis føreren er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at køretøjet afgiver mere støj end tilladt. Dette vil navnligt være tilfældet, hvis køretøjet støjer ekstraordinært meget, hvilket føreren normalt vil blive opmærksom på, når køretøjet igangsættes.

For så vidt angår en nærmere uddybning af, hvornår køretøjet støjer mere end tilladt henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3.

Overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 4, vil blive straffet med bøde i medfør af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1. Det vil samtidig skulle betragtes som en særlig skærpende omstændighed, hvis køretøjet er i en sådan ulovlig stand, at det afgiver unødig støj, jf. den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 3.

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

Til nr. 2

Færdselslovens § 118 indeholder regler om straffastsættelse for overtrædelser af reglerne i færdselsloven.

I lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås det at ændre reglerne herom således, at der indsættes et nyt stk. 7 om skærpelse af bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler på busser og lastbiler og et nyt stk. 8 om skærpelse af bødeniveauet for ulovlig støj fra motordrevne køretøjer.

Som følge af de foreslåede ændringer bliver de gældende bestemmelser i stk. 7-12 herefter til stk. 9-14. Det nødvendiggør rettelser af henvisningen i § 118, stk. 1, 1. pkt., til disse stykker i § 118.

Det foreslås derfor, at henvisningen til stk. 8 i *§ 118, stk. 1, 1. pkt.*, ændres til en henvisning til stk. 10.

Ændringen i § 118, stk. 1, 1. pkt., er således alene en redaktionel konsekvensændring, der ikke indebærer materielle ændringer.

Til nr. 3

I medfør af § 118, stk. 1, nr. 1, straffes den, der overtræder § 38, stk. 1, med bøde. Ifølge § 38, stk. 1, skal føreren af et motordrevet køretøj betjene køretøjet således, at det ikke unødigt afgiver støj eller unødigt udvikler røg eller gasarter.

Bøden for overtrædelse af § 38, stk. 1, ved at betjene et køretøj således, at det afgiver unødig støj er i dag 1.000 kr., jf. § 118 a, stk. 1.

Det følger endvidere af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, at overtrædelse af § 67 straffes med bøde. § 67 indeholder regler om, hvilken stand køretøjer skal være i.

Hvis et køretøj ikke opfylder de færdselssikkerhedsmæssige krav, der stilles til køretøjet, er der tale om en overtrædelse af færdselslovens § 67. Overtrædelse af § 67, stk. 1-3, straffes med en bøde på mellem 1.000-3.000 kr., jf. færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 118 a, stk. 1.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.1.1 og 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at der indsættes et nyt *stk. 7* i færdselslovens § 118, hvorefter det for lastbiler og bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og for vogntog bestående af lastbil eller bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg og et registreringspligtigt påhængskøretøj, vil skulle indgå som en særligt skærpende omstændighed, hvis køretøjet eller vogntoget har alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

For så vidt angår de foreslåede retningslinjer for bødeudmålingen henvises til punkt 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Bestemmelsen i det nye stk. 7 omfatter alene lastbil og bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., samt vogntog bestående af lastbil og bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., og et registreringspligtigt påhængskøretøj. Den nærmere definition af bus og lastbil følger af bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (detailforskrifterne for køretøjer). Der vil herefter være tale om de køretøjskategorier, der i detailforskrifterne betegnes M2 og M3 (bus) og N2 og N3 (lastbil).

Bestemmelsen i det nye stk. 7 vil ikke omfatte enhver fejl og mangel på tunge køretøjer. Bestemmelsen vil alene omfatte alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. Alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler vil i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 7, foreligge, hvis fejlen eller manglen er af en sådan karakter, at den i sig selv udgør en nærliggende risiko for, at uheld opstår, enten ved at køretøjet forulykker eller ved, at der sker påkørsel af andre trafikanter. Fejl og mangler ved indretning og udstyr, der alene

har til formål at sikre førerens eller passagerernes sikkerhed, som f.eks. sikkerhedsseler, nødudgange og sikkerhedsforanstaltninger ved indretning af sovebusser, vil derimod ikke være omfattet af den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 7.

Som eksempel på alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler kan nævnes fejl og mangler på køretøjets bremser, som medfører, at køretøjets bremseevne er forringet i ikke ubetydelig grad. Dette vil eksempelvis være tilfældet, hvis køretøjet under nedbremsning afviger kraftigt fra sin kurs. Ligeledes vil beskadigede bremsekomponenter, som f.eks. beskadigede bremseventile, defekte/revnede bremseskiver og bremsetromler, opslidt bremsebelægning (jern mod jern) m.v., være at anse for alvorlige sikkerhedskritiske fejl, hvis fejlene indebærer en ikke ubetydelig påvirkning af køretøjets bremseevne. Fejl og mangler ved koblinger til bremser på påhængskøretøj vil f.eks. også kunne anses for en alvorlig sikkerhedskritisk fejl eller mangel, hvis funktionsdueligh eller bremseaktivering af påhængskøretøjets bremse påvirkes i ikke ubetydelig grad.

Fejl og mangel ved et køretøjs styreapparat vil også kunne være omfattet af den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 7, hvis sådanne fejl og mangler medfører, at styreapparatets funktionsduelighed er påvirket i ikke ubetydelig grad. Dette kan f.eks. være tilfældet ved defekte styreforbindelser, ukorrekt fastgørelse af styrehus, slid på styreapparatets enkelte dele eller ikke fungerende servostyring. Ligeledes vil fejl ved rattets tilstand, der bevirker alvorlig risiko for, at rattet løsnes, eller kraftig slør i rattet, der påvirker styreevnen i ikke ubetydeligt omfang, være omfattet af bestemmelsen.

Fejl og mangler på køretøjets aksler, som medfører fare for sammenbrud, som f.eks. brud på eller deform aksel, vil også være at anse for en alvorlig sikkerhedskritisk fejl. På samme måde vil fejl og mangler ved hjul, herunder hjulnav, der påvirker en forsvarlig fastgørelse af hjulet, og alvorlig beskadigelse eller alvorlig nedslidning af dæk samt utilstrækkelig belastningsevne kunne anses som en alvorlig sikkerhedskritisk mangel.

Manglende funktion af alle køretøjets stoplygter eller stoplyset på køretøjets påhængskøretøj vil også være at anse som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl.

Endvidere kan også forhold som begrænser udsyn udgøre en alvorlig sikkerhedskritisk fejl, hvis udsynet inden for det område, der rengøres af forrudeviskerne, er begrænset i et sådan omfang, at førerens udsyn i høj grad er hæmmet. Det kan f.eks. være tilfældet ved stærkt tilisede ruder eller ved placering af genstande inden for området, der rengøres af forrudeviskerne.

Ovenstående er alene eksempler på alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler og er ikke udtryk for en udtømmende opregning. Der kan generelt tages udgangspunkt i de fejl og mangler, der i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF kategoriseres som ”farlige”. Det afgørende er, at fejlen eller manglen er af en sådan karakter, at den i sig selv udgør en nærliggende risiko for, at uheld opstår, enten ved at køretøjet forulykker eller ved, at der sker påkørsel af andre trafikanter.

Hvis et køretøj har flere fejl og mangler, der hver især ikke i sig selv har en alvorlig sikkerhedskritisk karakter (almindelige fejl og mangler), kan tilstedeværelsen af sådanne flere samtidige fejl og mangler dog betyde, at køretøjet reelt udgør samme færdselssikkerhedsmæssige risiko i trafikken som et køretøj med én alvorlig sikkerhedskritisk mangel. Afhængig af de konkrete omstændigheder og de konkrete fejl vil tilstedeværelse af flere samtidige fejl således kunne anses for en alvorlig sikkerhedskritisk fejl, selvom de enkelte fejl ikke i sig selv er alvorlige sikkerhedskritiske. Som eksempel herpå kan nævnes et køretøj med et dæk, der har én eller flere mindre stikskader (f.eks. forårsaget af overkørsel af skarpe genstande), og hvor samme dæks bremse ”hænger” (det vil sige, at den ikke slipper fuldstændigt, når bremsningen ophører). I et sådant tilfælde vil der udvikles meget varme i dækket, og dækket vil blive ophedet i en sådan grad, at der er risiko for, at dækket bryder i brand.

I en sådan situation, hvor flere almindelige fejl og mangler tilsammen må anses for at udgøre én alvorlig sikkerhedskritisk fejl, vil forholdet skulle sanktioneres med én bøde efter den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 7, og ikke som flere selvstændige fejl og mangler efter § 118, stk. 1.

Hvis der foreligger flere alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler, vil der som udgangspunkt skulle ske en sammenlægning af bøderne for de enkelte mangler, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 3.

Hvis et køretøj har én eller flere alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler og samtidig én eller flere fejl og mangler, der ikke i sig selv eller tilsammen kan anses for alvorlige sikkerhedskritiske (almindelige fejl og mangler), vil de alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler skulle sanktioneres efter den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 7, og de almindelige fejl og mangler vil skulle sanktioneres efter den gældende bestemmelse i § 118, stk. 1. Der vil herefter som udgangspunkt skulle ske en sammenlægning af bøderne, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 7, har i øvrigt ingen betydning for spørgsmålet om frakendelse af førerretten efter færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 1, og § 126, stk. 1, nr. 6, eller politiets mulighed for at inddrage et køretøjs nummerplader.

Det foreslås endvidere at der indsættes et nyt *stk. 8* i § 118, hvorefter det skal anses for en særligt skærpende omstændighed, hvis et motordrevet køretøj betjenes således eller er i en sådan ulovlig stand, at køretøjet afgiver unødig støj.

For så vidt angår de foreslåede retningslinjer for bødeniveauet henvises til punkt 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Bestemmelsen i det nye stk. 8 vil finde anvendelse for alle typer af motordrevne køretøjer, det vil sige bil, lastbil, motorcykel, knallert, traktor og motorredskab.

Det nye stk. 8 vil omfatte tilfælde, hvor føreren overtræder færdselslovens § 38, stk. 1. § 38, stk. 1, omhandler betjening af køretøjet, og unødig støj vil i relation til § 38, stk. 1, skulle forstås som støj, der ikke er nødvendiggjort af den trafikale situation. Som eksempel kan nævnes hjulspin og kraftig acceleration, der ikke er nødvendiggjort af den konkrete trafikale situation eller brug af horn, hvor det ikke er påkrævet.

Bestemmelsen vil i relation til overtrædelse af § 38, stk. 1, ikke finde anvendelse, hvis føreren betjener køretøjet således, at det alene udvikler unødig røg eller gasarter. I praksis vil udvikling af unødig røg og gasarter som følge af førerens betjening i de fleste tilfælde dog også indebære afgivelse af unødig støj. Tilfælde, hvor betjening af et motordrevet køretøj både medfører, at køretøjet unødigt udvikler røg og gasarter og afgiver unødig støj, vil være omfattet af den foreslåede bestemmelse i § 118, stk. 8.

Det foreslåede stk. 8 vil også omfatte overtrædelse § 67, stk. 2 og 4. Det vil sige ejerens eller den varige brugers og førerens ansvar for, at det motordrevne køretøj er i lovlig stand med hensyn til køretøjets støjafgivelse. Unødig støj skal i relation til § 67, stk. 2 og 4, forstås som støj, der overstiger de for det pågældende køretøj gældende støjgrænser. Det betyder, at køretøjet skal være indrettet således, at det ikke udvikler unødig støj, jf. udstyrsbekendtgørelsens § 3, og at støjniveauet for køretøjet ikke må overstige det standstøjstal, der foreligger fra første registrering, med mere end 3 dB(A).

Som eksempler på manglende vedligeholdelse, der kan medføre afgivelse af unødig støj kan nævnes defekt lyddæmper eller udstødningssystem som følge af slid, rustdannelser eller tæring. Endvidere vil montering af uoriginal lyddæmper med ringere støjdæmpning (”sportsudstødning”) og afmontering af køretøjets lyddæmper (”fri udblæsning”) være eksempler på konstruktive ændringer, der kan medføre afgivelse af unødig støj.

Til nr. 4

Færdselslovens § 134 indeholder regler om handlinger foretaget i udlandet. Det følger af § 134, stk. 4, at § 118, stk. 9, ikke gælder for de i stk. 1-3 nævnte sager.

I lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås det at ændre reglerne i færdselslovens § 118 således, at der indsættes et nyt stk. 7 og 8.

Som følge af de foreslåede ændringer bliver de gældende bestemmelser i færdselslovens § 118, stk. 7-12, herefter til stk. 9-14. Det nødvendiggør rettelse af henvisningen til § 118, stk. 9, i § 134, stk. 4.

Det foreslås derfor, at henvisningen til stk. 9 i *§ 134, stk. 4*, ændres til en henvisning til stk. 11.

Ændringen i § 134, stk. 4, er således alene en redaktionel konsekvensændring, der ikke indebærer materielle ændringer.

Til nr. 5

Færdselslovens § 140, stk. 2, indeholder regler, hvorefter transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter, hvilke bekendtgørelser udstedt i henhold til færdselsloven af 1955, der forbliver i kraft efter den 1. maj 1977. Overtrædelse af disse bestemmelser straffes i henhold til § 140, stk. 2, 2. pkt., med bøde. Det følger af § 140, stk. 2, 3. pkt., at § 118, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 10, samt § 119 finder tilsvarende anvendelse.

I lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås det at ændre reglerne i færdselslovens § 118 således, at der indsættes et nyt stk. 7 og 8.

Som følge af de foreslåede ændringer bliver de gældende bestemmelser i færdselslovens § 118, stk. 7-12, herefter til stk. 9-14. Det nødvendiggør rettelse af henvisningen til § 118, stk. 10, i § 140, stk. 2. 3. pkt.

Det foreslås derfor, at henvisningen til stk. 10 i *§ 140, stk. 2, 3. pkt.*, ændres til en henvisning til stk. 12.

Ændringen i § 140, stk. 2, 3. pkt., er således alene en redaktionel konsekvensændring, der ikke indebærer materielle ændringer.

Til § 2

Det foreslås i § 2, at loven træder i kraft den 1. januar 2020.

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

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

Ifølge færdselslovens § 143 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Ændringer af færdselsloven kan således heller ikke gælde for Færøerne og Grønland, og nærværende lovforslag indeholder derfor ikke en territorialbestemmelse.

Bilag 1

Lovforslag sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	*Lovforslaget*
	§ 1
	I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret ved lov nr. 1521 af 18. december 2018, lov nr. 1559 af 18. december 2018 og lov nr. 1563 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:
§ 67. --- Stk. 2-3. --- *Stk. 4.* Føreren af et motordrevet køretøj skal til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet er i lovlig stand, for så vidt angår forhold ved køretøjets motor og køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer.	**1.** I *§ 67, stk. 4*, indsættes efter »angår«: »køretøjets afgivelse af støj og for så vidt angår«.
§ 118. Med bøde, jf. dog stk. 8, straffes den, der: 1-3) --- *Stk. 2-12.* ---	**2.** I *§ 118, stk. 1, 1. pkt.*, ændres »stk. 8« til: »stk. 10«.
	3. I *§ 118* indsættes efter stk. 6 som nye stykker: »*Stk. 7.* Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 67, stk. 1-3, skal det for lastbil og bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og for vogntog bestående af en lastbil eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og et registreringspligtigt påhængskøretøj, indgå som en særligt skærpende omstændighed, hvis køretøjet eller vogntoget har alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. *Stk. 8.* Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 38, stk. 1, og § 67, stk. 2 og 4, skal det indgå som en særligt skærpende omstændighed, hvis et motordrevet køretøj betjenes således eller er i en sådan ulovlig stand, at det afgiver unødig støj.« Stk. 7-12 bliver herefter stk. 9-14.

§ 134. ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. § 118, stk. 9, gælder ikke for de i stk. 1-3 nævnte sager.

Stk. 5. ---

4. I *§ 134, stk. 4*, ændres »stk. 9« til: »stk. 11«.

§ 140. ---

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter, hvilke bekendtgørelser udstedt i henhold til den tidligere lov der forbliver i kraft efter den 1. maj 1977. Overtrædelse af disse bestemmelser straffes med bøde. § 118, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 10, samt § 119 finder tilsvarende anvendelse.

5. I *§ 140, stk. 2, 3. pkt., ændres* »stk. 10« til: »stk. 12«.