



# Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 5. januar 2006  
Kontor: Færdsels- og våbenkontoret  
Sagsnr.: 2005-801-0005  
Dok.: KSE40455

## KOMMENTERET HØRINGSOVERSIGT

vedrørende

### **Forslag til lov om ændring af færdselsloven** (Sikkerhedsudstyr, samarbejde om kommunal parkeringskontrol mv.)

Justitsministeriet har modtaget høringssvar vedrørende lovforslaget fra:

Præsidenterne for Østre Landsret, Vestre Landsret, Københavns Byret samt retterne i Aalborg, Odense, Roskilde og Århus, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Datatilsynet, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Politidirektøren i København, Foreningen af Politimestre i Danmark, Politiforbundet i Danmark, Advokatrådet, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks TransportForskning, Dansk Cyklistforbund, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vejforening, Danske Busvognmænd, Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Det Centrale Handicapråd, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen Liv og Trafik, Forsikring og Pension, Handel, Transport og Serviceerhvervene (HTS), Hærens Operative Kommando, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Køreprøvesagkyndiges Landsforening samt Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med kursiv.

**Præsidenterne for Østre Landsret, Vestre Landsret og Københavns Byret, Domstolsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, Rigsadvokaten, Advokatrådet, Dansk Kørelærer-Union og Køreprøvesagkyndiges Landsforening** finder ikke anledning til at fremkomme med bemærkninger til forslaget om ændring af færdselsloven.

**Præsidenterne for retterne i Aalborg, Odense, Roskilde og Århus, Den Danske Dommerforening, Rigspolitichefen, Foreningen af Politimestre i Danmark, Politiforbundet i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Forening for Internationale Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Det Centrale Handicapråd, Forsikring og Pension, Hærens Operative Kommando, Institut for Menneskerettigheder, Kommunernes Landsforening og Københavns Kommune** har ingen bemærkninger til lovforslaget.

**Politidirektøren i København, Danmarks TransportForskning, Dansk Cyklist Forbund og Den Danske Bilbranche,** tilslutter sig lovforslaget.

**Foreningen Liv og Trafik** har bemærket, at foreningen ikke ser grund til at ændre færdselslovens § 68, stk. 2. Foreningen er af den opfattelse, at det vil være omfattet af de eksisterende bestemmelser, hvis en grossist eller handlende markedsfører udstyr, som er ulovligt efter de bestemmelser, som transport- og energiministeren har fastsat.

*Transport- og Energiministeriet har oplyst følgende:*

*”Dette er ikke korrekt. Udvidelsen af § 68, stk. 2, har bl.a. til formål at give transport- og energiministeren hjemmel til også at forbyde salg og markedsføring af ulovlige køretøjer, hvilket ikke er omfattet af den nuværende hjemmel.”*

**Danske Busvognmænd** opfordrer vedrørende lovforslagets § 80, stk. 1, 3. pkt., om muligheden for at anvende selepuder Justitsministeriet til at undersøge, om der er færdselssikkerhedsmæssigt belæg for at anbefale brug af selepuder i busser, der (modsat personbiler, der ofte har trepunkts-seler) er forsynet med hofteseler, dvs. seler med kun to forankringer.

*Lovforslaget indebærer som beskrevet i bemærkningerne en videreførelse af den gældende bestemmelse i § 80, stk. 1, hvorefter der i kombination med sikkerhedssele kan anvendes selepude.*

*Formålet med forslaget til § 80, stk. 1, 3. pkt., er ikke at indføre pligt til at anvende selepuder. Forslaget skal derimod ses i sammenhæng med, at børn med en legemshøjde på over 135 cm efter forslaget vil kunne anvende almindelig sikkerhedssele, og tilføjelsen foreslås derfor med*

*henblik på at understrege, at disse børn – i kombination med sikkerhedsselen – fortsat vil kunne anvende selepude.*

**Dansk Vejforening** foreslår, at aldersgrænsen i lovforslagets § 80, stk. 4, ændres fra 15 til 18 år, således at det også for de 15 - 17-årige passagerer bliver føreren, der er ansvarssubjekt i forhold til overholdelsen af § 80, stk. 1, og regler fastsat i medfør af stk. 3. Foreningen anfører, at en sådan ændring vil bidrage til at koncentrere ansvaret for, at unge passagerer overholder bestemmelserne, på føreren, hvilket ifølge foreningen navnlig er relevant, når føreren også er ung, idet risikovillige unge førere i kombination med unge passagerer hyppigt giver anledning til alvorlige ulykker med personskader. Hertil kommer, at reglen vil blive nemmere at forstå, idet der så vil være sammenfald mellem adgangen til at erhverve kørekort og ansvaret for, at der anvendes sikkerhedssele.

*Forslaget til færdselslovens § 80 indebærer ikke en ændring i reguleringen af, hvem der er ansvarssubjekt i forhold til pligten til at anvende sikkerhedssele, hvor en sådan er installeret. Forslaget indebærer, at personer på 15 år og derover, som under befordring i en bil på en siddeplads forsynet med sikkerhedssele ikke anvender sikkerhedsselen, kan straffes for overtrædelse af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 80, stk. 1, svarende til de nugældende regler.*

*Justitsministeriet finder, at hensynet til reglernes præventive virkning taler for, at den person, der lader sig befordre i en bil, i videst muligt omfang selv bør bære ansvaret for, at den pågældende anvender sikkerhedssele. Da passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, ikke altid vil kunne overskue konsekvenserne ved manglende anvendelse af sikkerhedssele, og da disse passagerer endvidere ikke kan straffes, jf. straffelovens § 15, er det efter Justitsministeriets opfattelse nødvendigt at gøre føreren til ansvarssubjekt i forhold til disse børn og unge.*

**Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark** bemærker vedrørende lovforslagets § 80, stk. 4, 2. pkt., at bemyndigelsesbestemmelsen tillige bør omfatte føreren af en taxi, idet udviklingshæmmede børn ofte beføres med taxi og jævnligt spænder sikkerhedsselen op. Hvis chaufføren hver gang skal standse, vil befordring af udviklingshæmmede børn blive fordyret, ligesom flere taxichauffører må forventes at få klip i kørekortet.

*Bestemmelsen i den gældende færdselslovs § 80, stk. 5, nr. 4, som efter lovforslaget videreføres som § 80, stk. 4., 2. pkt., blev indsat ved lov nr. 1316 af 20. december 2000 om ændring af færdselsloven (Anvendelse af sikkerhedssele og andet sikkerhedsudstyr, betaling for fornyelse af visse kørekort samt for anvendelse af løse prøveskilte).*

*Det fremgår af bemærkningerne til det lovforslag, der førte til ovennævnte lov, at der fra den 1. oktober 1999 i reglerne om detailforskrifter for køretøjer blev indført krav om sikkerhedsseler ved alle siddepladser i turistbusser og fjernrutebusser med mindre end 20 pct. ståpladser.*

*I forbindelse med denne ændring blev der ført drøftelser med Amtsrådsforeningen, Danske Busvognmænd, Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser, Kommunernes Landsforening og Specialarbejderforbundet i Danmark om kravet om sikkerhedsseler i de nævnte busser. Disse høringsparter gjorde opmærksom på, at det i de busser, hvor der efter de nye detailforskrifter skal være monteret sikkerhedsseler ved siddepladserne, i praksis ikke vil være muligt for føreren under kørsel at påse, at alle passagerer under 15 år anvender sikkerhedsseler. Dette gælder helt åbenbart for passagerer i dobbeltdækkerbusser, men også for en stor del af passagererne i andre busser, herunder navnlig ledbusser. Føreren vil endvidere ikke kunne overholde sin tilsynspligt ved at kontrollere passagerernes brug af sikkerhedsseler, inden kørslen påbegyndes, idet pligten til at benytte sikkerhedsseler kun gælder under selve kørslen.*

*På den baggrund fandt Trafikministeriet (nu Transport- og Energiministeriet) det hensigtsmæssigt, at trafikministeren (nu justitsministeren) bemyndigedes til helt eller delvis at fritage føreren af en bus for den beskrevne tilsynspligt og samtidig bemyndigedes til at fastsætte regler om, hvilke foranstaltninger føreren i stedet skal træffe for at sikre sig, at passagerer under 15 år anvender sikkerhedsseler.*

*Justitsministeriet udnyttede ved bekendtgørelse nr. 808 af 22. august 2005 om ændring af bekendtgørelse om brug af sikkerhedsseler mv. denne bemyndigelse, således at føreren af en bil, der er indrettet til at benyttes til befordring af mere end ni personer, fritages for pligten efter færdselslovens § 80, stk. 4 til at påse, at passagerer, der endnu ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med færdselslovens § 80, stk. 1-3 samt regler herom fastsat i medfør af færdselslovens § 80, stk. 5, nr. 1-3. I stedet pålagdes føreren i disse tilfælde en oplysningspligt i relation til børns anvendelse af sikkerhedsseler.*

*Justitsministeriet er fortsat af den opfattelse, at det i praksis er umuligt for føreren af en bus under kørslen at kontrollere, at børn under 15 år benytter sikkerhedsseler, hvorfor bemyndigelsesbestemmelsen i færdselslovens § 80, stk. 5, nr. 4, foreslås videreført (som lovforslagets § 80, stk. 4., 2. pkt. og § 80 a, stk. 6, 2. pkt.).*

*Justitsministeriet er endvidere af den opfattelse, at de samme hensyn ikke gør sig gældende i forbindelse med kørsel i taxi. Det vil efter ministeriets opfattelse ikke være umuligt eller mere besværligt for føreren af en taxi at sikre sig, at børn under 15 år benytter sikkerhedsseler, end det vil for føreren af en almindelig personbil.*

*På denne baggrund indeholder den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse fortsat ikke en bestemmelse om, at justitsministeren kan fastsætte regler om, at føreren af en taxi helt eller delvis fritages for tilsynspligten.*

**De Danske Bilimportører** finder det ikke hensigtsmæssigt, at børn over tre år med en højde på under 135 cm ikke må befordres i vare- og personbiler med kun én sæderække.

*Justitsministeriet skal indledningsvist henlede opmærksomheden på, at børn over tre år med en højde på under 135 cm efter lovforslaget gerne må befordres i biler med kun én sæderække (forsæder), hvis der er passagersiddepladser forsynet med sikkerhedsseler, og de anvender godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt, jf. lovforslagets § 80 a, stk. 1.*

*Såfremt en vare- eller personbil med kun én sæderække ikke har passagersiddepladser forsynet med sikkerhedsseler, er det korrekt, at der ikke kan befordres børn over tre år med en højde på under 135 cm i bilen, idet der i denne situation er krav om, at de skal anvende et andet sæde end forsædet, jf. lovforslagets § 80 a, stk. 2.*

*Baggrunden for bestemmelsen er, at seledirektivets artikel 2, stk. 1, litra a (i) pålægger medlemsstaterne at indføre bestemmelser om, at børn med en legemshøjde på under 150 cm fastholdes af en barnefastholdelsesanordning tilpasset barnets vægt, når de befordres i personbil, varebil eller lastbil, ligesom direktivet pålægger medlemsstaterne at skærpe reglerne for befordring af børn i disse køretøjer i de tilfælde, hvor der ikke kan monteres særligt tilpasset sikkerhedsudstyr til børn.*

*I disse tilfælde er der efter direktivet krav om, at medlemsstaterne sikrer, at børnene placeres på et andet sæde end forsædet. Det bemærkes, at medlemsstaterne efter direktivets artikel 2, stk. 1, litra a (ii) for så vidt angår befordring på medlemsstatens eget område kan fastsætte et højdekrav på ned til 135 cm i stedet for 150 cm, og at Danmark har udnyttet denne mulighed (se nedenfor).*

**Forbrugerrådet** har bemærket, at rådet finder, at der i lovforslagets § 80 a bør anvendes en grænse på 140 cm i stedet for 135 cm, hvis direktivet giver mulighed herfor, idet 140 cm er en anerkendt højde i forhold til placering af børn på forsædet, hvor forsædesiddepladsen har airbag. Rådet finder det endvidere ikke hensigtsmæssigt, at lovforslaget ikke indeholder krav om, at børn skal være fastspændt i forbindelse med buskørsel.

*En fastsættelse af højdekravet på et højere niveau vil efter Justitsministeriets opfattelse indebære en markant ændring af reglerne for børns anvendelse af sikkerhedsudstyr, idet et barn på tre år og derover efter de gældende regler kan anvende en almindelig sikkerhedssele.*

*Justitsministeriet skal i den forbindelse understrege, at børn med en legemshøjde på over 135 cm, som efter forslaget til § 80, stk. 1 skal anvende almindelig sikkerhedssele, i kombination hermed vil kunne anvende selepude, jf. lovforslagets § 80, stk. 1, 2. pkt.*

*Som omtalt i bemærkningerne til lovforslaget skal højdegrænserne efter direktivet behandles på ny efter den såkaldte forskriftsprocedure. Justitsministeriet vil naturligvis være opmærksom på resultatet af de kommende drøftelser under denne procedure, herunder med henblik på at vurdere, om det efterfølgende måtte vise sig, at højdekravet bør hæves.*

*For så vidt angår Forbrugerrådets bemærkning vedrørende det manglende krav om, at børn skal være fastspændt under buskørsel, skal Justitsministeriet henvide til, at det følger af lovforslagets § 80 a, stk. 4, at børn på tre år og derover med en legemshøjde på under 135 cm ved befordring i bus skal anvende sikkerhedssele eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, i det omfang siddepladsen er forsynet hermed.*

*Pligten til i bus at anvende sikkerhedssele eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, i det omfang siddepladsen er forsynet hermed, skal således ikke finde anvendelse ved befordring af børn på under tre år. Dette skyldes, at det ofte ikke vil være forsvarligt at lade børn under tre år anvende voksensikkerhedssele.*

*Der henvises endvidere til, at der for busser, hvor det tilladte antal ståpladser udgør 20 pct. eller mere af det højst tilladte passagerantal, og som alene godkendes til rutekørsel, ikke er krav om, at der er installeret sikkerhedsseler.*

**Forenede Danske Motorejere (FDM)** har bemærket, at forbudet mod at befordre børn under tre år i biler, der ikke har passagersiddepladser forsynet med sikkerhedsseler, hvortil der kan monteres godkendt sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt, ikke bør omfatte kørsel i veteranbiler, der typisk ikke har sikkerhedsseler og ikke kan få monteret sikkerhedsseler i godkendte seleforankringer. FDM bemærker endvidere, at veteranbiler kun må benyttes lejlighedsvis.

FDM opfordrer herudover til, at adgangen efter direktivet til at fastsætte nationale regler om befordring af børn i taxi, hvorefter pligten til at anvende særligt tilpasset sikkerhedsudstyr ikke finder anvendelse, udnyttes, idet foreningens medlemmer allerede nu har oplevet, at taxichauffører har nægtet at befordre dem sammen med børn på under tre år, fordi taxien ikke har sikkerhedsudstyret, eller fordi chaufføren ikke gider finde det frem.

*Justitsministeriet skal til det af FDM bemærkede om adgangen til at befordre børn under tre år i veteranbiler oplyse, at bestemmelsen i lovforslagets § 80 a, stk. 2, implementerer seledirektivets*

*artikel 2, stk. 1, litra a (i), der indebærer, at medlemsstaterne skal sikre, at børn under 3 år ikke befordres i biler uden passagersiddepladser med sikkerhedssele, hvortil der kan monteres særligt tilpasset sikkerhedsudstyr. Direktivet indeholder ikke mulighed for, at medlemsstaterne kan fravige denne regel i den af FDM nævnte situation.*

*For så vidt angår det af FDM anførte vedrørende adgangen efter direktivet til at fastsætte nationale regler om befordring af børn i taxi, hvorefter pligten til at anvende særligt tilpasset sikkerhedsudstyr ikke finder anvendelse, kan Justitsministeriet oplyse, at Seledirektivet blandt andet giver adgang til, at der nationalt kan fastsætte regler om befordring af børn i taxi, hvorefter pligten til at anvende særligt tilpasset sikkerhedsudstyr ikke finder anvendelse, hvis det pågældende barn benytter en siddeplads på et andet sæde end forsædet.*

*Justitsministeriet kan hertil oplyse, at det er ministeriets hensigt at anvende den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i lovforslagets § 80 a, stk. 5, hvorefter justitsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr ved befordring af børn med en legemshøjde på under 135 cm, herunder at bestemmelserne i de foreslåede regler i § 80 a, stk. 1, 2 og 4, helt eller delvis ikke skal finde anvendelse, til administrativt at fastsætte regler, der blandt andet udnytter den beskrevne undtagelsesmulighed vedrørende befordring af børn i taxi.*

**Rådet for Større Færdselssikkerhed** foreslår, at formuleringen ”i andre biler end busser” i lovforslagets § 80 a, stk. 1 og 2, erstattes af ”i personbil, varebil og lastbil”, idet en bus i almindelig sprogbrug ikke er en bil, hvorfor en omformulering som den af rådet foreslåede vil lette formidlingen af de nye regler. Samtidig foreslår rådet, at formuleringen ”alene må befordres på et andet sæde end forsædet” af formidlingsmæssige årsager erstattes af ”ikke må befordres på forsædet”.

Rådet er meget positiv over for, at der nu bliver fastsat bemyndigelse for transport- og energiministeren til at kræve, at refleksprodukter til fodgængere og andre opfylder en europæisk standard (aktuelt EN 13356), og at der nu bliver hjemmel til at forbyde markedsføring og salg af produkter, som ikke opfylder en europæisk standard.

Rådet anbefaler, at hjemmelen udnyttes i det hele, så der umiddelbart ved lovændringens ikrafttræden kan iværksættes initiativer, som får refleksmaterialer, som ikke opfylder den europæiske standard for personreflekser, ud af markedet. Dårlige reflekser giver falsk tryghed for forbrugerne, så jo hurtigere de kommer væk fra markedet jo bedre.

Rådet er også positiv over for, at der vil kunne stilles krav om anvendelse af personligt sikkerhedsudstyr for andre trafikanter end førere og passagerer. I den forbindelse er det efter rådets opfattelse vigtigt, at der i en eventuel bekendtgørelse for refleksvestes vedkommende refereres til den harmoniserede standard – EN 471 klasse II.

*Justitsministeriet finder, at den negative afgrænsning, som formuleringen "I andre biler end busser" i lovforslagets § 80 a, stk. 1 og 2, er udtryk for, harmonerer bedst med det udgangspunkt, at der er en bred og generel definition af begrebet "bil" i færdselslovens § 2, nr. 2.*

*Justitsministeriet finder endvidere, at formuleringen "alene må befordres på et andet sæde end forsædet" i lovforslagets § 80 a, stk. 2 i højere grad end den formulering, som rådet foreslår, formidler det budskab til læseren, at barnet i disse situationer faktisk gerne må befordres, men at det i givet fald skal ske på et andet sæde end forsædet.*

*Transport- og Energiministeriet har oplyst, at Rådets bemærkning om snarlig udnyttelse af bemyndigelsesbestemmelsen i lovforslagets § 81 a om personligt sikkerhedsudstyr for andre trafikanter end førere og passagerer er noteret og vil indgå i det videre arbejde.*

**Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark** har vedrørende § 80 a, stk. 6, 2. pkt., bemærket det samme, som foreningen bemærkede i relation til lovforslagets § 80, stk. 4., 2. pkt. ovenfor.

*Justitsministeriet skal i det hele henviser til det ovenfor anførte vedrørende foreningens bemærkninger til lovforslagets § 80, stk. 4., 2. pkt.*

**Dansk Transport og Logistik og International Transport Danmark** har for så vidt angår vare- og lastbiler, der ikke har monteret sikkerhedsseler på alle siddepladser, opfordret til, at der sker fritagelse for brugen heraf ved erhvervsmæssige transporter, hvor det i en del tilfælde kan være nødvendigt at have flere personer med, end der er monteret sikkerhedsseler til.

*Justitsministeriet skal henlede opmærksomheden på undtagelsesbestemmelsen i lovforslagets § 80 b, stk. 2, 1. pkt., hvorefter bestemmelsen i § 80 b, stk. 1, 1. pkt. om, at antallet af passagerer, der befordres på forsædet i en bil, må ikke overstige antallet af passagersiddepladser, som er forsynet med sikkerhedsseler, ikke finder anvendelse ved befordring i biler, hvor passagersiddepladserne på forsædet ikke er forsynet med sikkerhedsseler.*

**Dansk Vejforening** har vedrørende bemyndigelsen til transport- og energiministeren til at fastsætte regler om krav til og anvendelse af personligt sikkerhedsudstyr bemærket, at foreningen hilser forslaget velkomment, da der i en årrække har manglet en mulighed for effektivt at gribe ind overfor salg og markedsføring af refleksprodukter, som ikke lever op til den europæiske standard og som dermed giver brugeren en falsk tryghed. Dansk Vejforening opfordrer overordnet til, at der foretages en systematisk og grundig opfølgning på området hvert år i god tid inden mørkeperioden sætter ind.



For så vidt angår personreflekser bemærker foreningen, at hvis bemyndigelsen skal få virkning for vintersæsonen 2006/2007 bør den tages i brug snarest og primo 2006. Målgruppen for kampanjer og kontroller mv. bør især rettes mod producenter, importører og detailhandelen. Foreningen henleder opmærksomheden på, at der i bemærkningerne indgår forskellige betegnelser for personreflekserne, f.eks. ”børnereflekser”. Efter foreningens opfattelse vil det være det mest entydige, hvis begrebet ”personreflekser” knyttes snævert til de betingelser, der er defineret i standard EN 13356, som – uanset endelig anvendelse – er udgangspunktet for alle refleksprodukter til personbrug.

Af bemærkningerne s. 34 om salg og markedsføring af køretøjer, udstyrsdele mv. fremgår det, at overtrædelse kan medføre straf af bøde. Den tilsvarende sanktion bør efter foreningens opfattelse være en mulighed også på området for personreflekser.

Med hensyn til den mulighed der nævnes i bemærkningernes s. 32 nederst om at stille krav til f.eks. børns anvendelse af reflekser, bør dette ifølge foreningen undersøges nærmere, idet der utvivlsomt er et sikkerhedsmæssigt potentiale i et sådant krav, men det bør i givet fald gennemføres på en sådan måde, at det understøtter individuel motivation til at sikre synlighed i trafikken.

Endelig bemærker foreningen vedrørende personreflekser, at en stor del reflekserne hverken sælges eller markedsføres, men uddeles gratis som reklameobjekter eller gaver til eksempelvis skoler. Dette betyder efter foreningens opfattelse, at der ikke nødvendigvis indgår et element af markedsføring, og det bør sikres, at transport- og energiministerens bemyndigelse også gælder disse situationer.

Foreningen bemærker endvidere, at det er en god idé at indføre et krav om refleksveste ved udstigning i forbindelse med havari på motor- og motortrafikveje, dels idet der erfaringsmæssigt sker en række ulykker med påkørsel af fodgængere på de nævnte vejtyper, og dels idet en række EU-lande (herunder transitlande som Tyskland og Østrig) allerede har indført et lignende krav. Efter foreningens opfattelse vil det af hensyn til grænseoverskridende trafik være hensigtsmæssigt, at der gælder de samme regler i Danmark som i de øvrige EU-lande.

Vestene bør efter foreningens opfattelse endvidere leve op til en europæisk standard på samme måde som med personreflekser. For refleksveste vil den relevante standard være EN 471, klasse II. Imidlertid bør det nøje overvejes at definere kravene til disse reflekterende veste nærmere inden kravet indføres. Formodentlig er anvendelsen af reflekterende veste endnu meget begrænset i Danmark – især i privatbiler. Når et krav om at have en eller flere veste i bilen indføres, vil et stort antal danskere anskaffe en vest og i den situation er det væsentligt at være opmærksom på, at der da vil være tale om en engangschance for at forhøje den generelle færdselssikkerhed.

Af den grund bør det overvejes at optimere det sikkerhedsmæssige udbytte gennem de krav, der stilles til vestene. Det er foreningens vurdering, at det europæiske marked pt. indeholder en stor andel reflekterende veste, der ikke har den optimale sikkerhed (heraf en del der ikke lever op til standard EN 471).

Kravene til reflekterende veste bør efter foreningens opfattelse være klart defineret inden kravet indføres. I den forbindelse vil det f.eks. være relevant at overveje, om EN 471 bør suppleres med et krav om, at vestene skal have skulderstriber, idet der ikke er krav om skulderstriber i EN 471, men disse er en forudsætning for, at refleksvesten på en person, der er foroverbøjet eller sammenbøjet (eksempelvis i forbindelse med hjulskifte) kan ses.

Foreningen har sluttelig vedrørende samarbejdet om varetagelsen af kommunal parkeringskontrol bemærket, at det bør overvejes, om det er hensigtsmæssigt ikke at have en grænse for, hvor stort et samarbejde, der kan etableres. Foreningen anfører, at det næppe vil være hensigtsmæssigt, hvis parkeringskontrolopgaven på landsplan varetages af en enkelt eller få kommuners parkeringsselskaber. Hertil kommer, at det efter foreningens opfattelse vil være naturligt at åbne for en øget privat opgaveløsning på området, idet en mere effektiv ressourceanvendelse vil kunne opnås både ved privat opgavevaretagelse og ved gennem udlicitering at afprøve ressourceeffektiviteten i de kommunale parkeringsselskaber. Foreningen henviser i den forbindelse til, at området for kommunalt samarbejde efter forslaget i alt overvejende grad er af driftsmæssig karakter, mens ansvar og tilsyn mv. bevares i den delegerende kommune.

*Transport- og Energiministeriet har for så vidt angår muligheden for bødestraf for overtrædelse af de fastsatte regler om personreflekser oplyst følgende:*

*”Da der er tale om en hjemmelsbestemmelse, vil overtrædelse af bestemmelser i de forskrifter, der udstedes med hjemmel i § 81 a, kunne sanktioneres med bøde i henhold til færdselslovens § 118, stk. 8. Det samme gør sig gældende for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter udstedt i medfør af § 68.”*

*For så vidt angår foreningens bemærkninger i relation til ordet ”markedsføring” har Transport- og Energiministeriet oplyst følgende:*

*”Ordet ’markedsføring’ svarer til begrebet i markedsføringsloven og skal derfor anvendes i vid betydning og omfatter ikke kun markedsføring i teknisk forstand, men ’enhver handling foretaget i erhvervsøjemed’. Dette betyder, at også reflekser, der uddeles gratis som reklameobjekter eller gaver, vil være omfattet af bestemmelsen.”*

*Transport- og Energiministeriet har endelig i relation til foreningens forslag til udnyttelse af bemyndigelsesbestemmelsen i lovforslagets § 81 a til også at fastsætte krav om refleksveste ved udstigning i forbindelse med havari på motor- og motortrafikveje oplyst, at foreningens synspunkter er noteret og vil indgå i det videre arbejde.*

*For så vidt angår foreningens bemærkninger vedrørende samarbejdet om kommunal parkeringskontrol skal Justitsministeriet bemærke, at efter færdselslovens § 121, stk. 1, kan politiet pålægge en afgift for overtrædelse af en række nærmere angivne bestemmelser om standsning og parkering i færdselsloven, visse bestemmelser om standsning og parkering fastsat i medfør af færdselsloven samt standsnings- og parkeringsforbud, der angives ved afmærkning.*

*Efter færdselslovens § 122 a, stk. 1, kan justitsministeren bestemme, at kontrollen med de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvis overlades til kommunalbestyrelsen.*

*Bestemmelsen er indført ved lov nr. 942 af 27. december 1991. Af forarbejderne til denne lov fremgår det blandt andet, at Justitsministeriet efter drøftelse med Københavns kommune i februar 1991 nedsatte en arbejdsgruppe, der skulle vurdere de retlige, bevillingsmæssige og praktiske spørgsmål, der knytter sig til en eventuel overflytning af parkeringskontrollen til kommunalt regi.*

*Arbejdsgruppen, hvori der deltog repræsentanter for Justitsministeriet, Rigspolitechefen, Politidirektøren i København, Københavns kommune, Frederiksberg kommune og Indenrigsministeriet (nu Indenrigs- og Sundhedsministeriet), afgav i august 1991 en beretning, hvori det er skitseret, hvordan en delvis overførsel af parkeringskontrollen til Københavns og Frederiksberg kommuner kan tilrettelægges.*

*Justitsministeriet fremsatte den 27. november 1991 lovforslag om ændring af færdselsloven (Kommunal parkeringskontrol). Baggrunden for lovforslaget var, at Justitsministeriet fandt, at kontrollen af en række parkeringsbestemmelser, der hidtil blev varetaget af politiet, helt ville kunne overlades til et kommunalt parkeringskorps. Det drejede sig om kontrollen med de afgiftsbelagte parkeringspladser og reglerne om anvendelse af parkeringsskiver. Kontrollen med visse standsnings- og parkeringsbestemmelser forudsatte imidlertid udøvelse af et særligt skøn over den konkrete parkerings eller standsnings lovlighed, hvorfor kontrollen med sådanne bestemmelser fortsat burde være en politimæssig opgave. De øvrige standsnings- og parkeringsbestemmelser var egnede til kontrol af såvel politiet som af et kommunalt parkeringskorps (standsnings- og parkeringsforbud, der er angivet ved afmærkning, standsning og parkering ved fodgængerfelter, ved vejkryds og på fortove, cykelstier, helleanlæg og lignende).*

*Justitsministeriet er fortsat af den opfattelse, at kontrollen af visse parkeringsbestemmelser helt kan udøves af et kommunalt parkeringskorps, mens kontrollen med visse standsnings- og parkeringsbestemmelser fortsat bør være en politimæssig opgave.*

*Kontrol med parkering på offentlig vej, herunder pålægelse af standsnings- og parkeringsafgifter, er efter Justitsministeriets opfattelse myndighedsudøvelse. Der henvises i den forbindelse til Justitsministeriets besvarelse af spørgsmål 1 fra Folketingets Retsudvalg stillet under behandlingen af lov nr. 942 af 27. september 1991. Justitsministeriet oplyste i besvarelsen, at lovforslaget ikke gav kommuner ret til at overlade parkeringskontrollen til andre. Det blev endvidere oplyst, at kommunal overdragelse af parkeringskontrollen kræver udtrykkelig lovhjemmel, da varetagelse af parkeringskontrol efter Justitsministeriets opfattelse er en myndighedsopgave. Justitsministeriet har fortsat denne opfattelse.*

*Justitsministeriet skal for så vidt angår foreningens bemærkninger vedrørende rækkevidden af fremtidige kommunale samarbejder om varetagelsen af parkeringskontrolopgaver anføre, at Justitsministeriet finder det hensigtsmæssigt, at kommunalbestyrelser har mulighed for i vidt omfang at samarbejde om varetagelsen af kommunal parkeringskontrol, idet indgåelse af samarbejdsaftaler om kommunal parkeringskontrol giver kommunerne mulighed for at tilrettelægge opgavevaretagelsen forbundet med parkeringskontrol mere smidigt. Samarbejdsaftaler vil kunne lette administrationen af området, ligesom de kan sikre en mere effektiv ressourceudnyttelse.*

*Der er efter Justitsministeriets opfattelse ikke grund til i lovgivningen at fastsætte en øvre grænse for det antal kommuner, der kan samarbejde om disse kontrolaktiviteter, idet det efter Justitsministeriets opfattelse ikke lader sig gøre generelt at fastslå, hvor stort et antal kommuner, der skal deltage i et samarbejde om parkeringskontrol, for at opgavevaretagelsen kan tilrettelægges mere smidigt, administrationen kan lattes og ressourceudnyttelsen kan blive mere effektiv.*

**Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening** har opfordret til, at der i tilslutning til den udvidede adgang til kommunalt samarbejde om parkeringskontrollen indføres adgang til, at kommunerne kan lade private parkeringsselskaber varetage parkeringskontrollen helt eller delvist, idet brancheforeningens medlemmer efter foreningens opfattelse besidder tilstrækkelige faglige og administrative kompetencer hertil. Private parkeringsselskaber kan muligvis tilbyde kommunerne bedre service og lavere omkostninger, hvorfor konkurrencemæssige hensyn taler for foreningens forslag. Dette gælder navnlig i de områder af landet, hvor parkeringskontrol endnu kun udføres i begrænset omfang.

*Der henvises i det hele til bemærkningerne vedrørende kommunal parkeringskontrol ovenfor.*

**Forenede Danske Motorejere (FDM)** har bemærket, at det bør præciseres i lovforslaget, at borgerne bør informeres om baggrunden for, at man efter parkering i én kommune får en opkrævning fra en anden. Øget kommunalt samarbejde om parkeringskontrol kan efter foreningens opfattelse endvidere medføre, at der i ringere grad tages hensyn til lokale forhold i forbindelse med kontrollen, ligesom resultatet kan være et øget kommunalt fokus på indtjeningsmulighederne frem for færdselsmæssige forhold.

*Justitsministeriet kan til det af FDM anførte bemærke, at den kommunalbestyrelse, der i henhold til lovforslaget bemyndiger en anden kommunalbestyrelse til at udføre myndighedsopgaver i forbindelse med udøvelse af kommunal parkeringskontrol, bevarer det overordnede ansvar for opgavens udførelse.*

*Dette betyder, at kommunalbestyrelsen i den delegerende kommune til enhver tid kan tilbagekalde delegationen helt eller delvist, herunder i konkrete tilfælde. Den kan også fastsætte overordnede retningslinjer for varetagelsen af den kommunale parkeringskontrol i kommunen, herunder også vedrørende eventuelle lokale forhold af betydning for udøvelsen af kontrollen, og den kommunalbestyrelse, der varetager opgaverne på den delegerende kommunalbestyrelses vegne, er forpligtet til at følge sådanne retningslinier.*

*Den delegerende kommunalbestyrelse vil endvidere være ansvarlig for afregning af indbetalinger, der modtages i forbindelse med parkeringskontrollen i kommunen.*

*Endelig har den delegerende kommunalbestyrelse ansvaret for at informere borgerne om det etablerede samarbejde.*

**Datatilsynet** har udtalt, at i persondatalovens § 3, nr. 4, defineres ”den dataansvarlige” som den fysiske eller juridiske person, offentlige myndighed, institution eller ethvert andet organ, der alene eller sammen med andre afgør, til hvilket formål og med hvilke hjælpemidler der må foretages behandling af oplysninger.

Det følger endvidere af lovens § 3, nr. 5, at ”databehandleren” er den fysiske eller juridiske person, offentlige myndighed, institution eller ethvert andet organ, der behandler oplysninger på den dataansvarliges vegne.

Ifølge persondatalovens § 41, stk. 3, skal den dataansvarlige træffe de fornødne tekniske og organisatoriske sikkerhedsforanstaltninger mod, at oplysninger hændeligt eller ulovligt tilintetgøres, fortabes eller forringes, samt mod, at de kommer til uvedkommendes kendskab, misbruges eller i øvrigt behandles i strid med loven. Tilsvarende gælder for databehandlere.

Det følger af lovens § 42, stk. 1, at når en dataansvarlig overlader en behandling af oplysninger til en databehandler, skal den dataansvarlige sikre sig, at databehandleren kan træffe de fornødne tekniske og organisatoriske sikkerhedsforanstaltninger, og påse, at dette sker.

Persondataloven indeholder endvidere en række regler, som giver den registrerede forskellige rettigheder over for den dataansvarlige, herunder reglerne om oplysningspligt (§§ 28 og 29), indsigtret (§ 31) og berigtigelse (§ 37).

Datatilsynet anbefaler, at Justitsministeriet overvejer spørgsmålet om dataansvaret for de personoplysninger, der registreres i forbindelse med varetagelse af parkeringskontrol, når opgaven delegeres til en anden kommune.

*Datatilsynet har telefonisk supplerende oplyst, at persondataloven regulerer spørgsmålet om, hvem der er henholdsvis dataansvarlig og databehandler, og hvilke pligter disse har. Det er derfor alene nødvendigt at regulere disse spørgsmål i en anden lov, hvis man ønsker at fravige persondatalovens regler herom.*

*Justitsministeriet skal i den anledning bemærke, at når der gennemføres kommunalt samarbejde på parkeringsområdet, vil det afhænge af den nærmere karakter af det konkrete samarbejde, herunder opgavefordelingen, adgangen til personoplysninger mv., hvem der i persondatalovens forstand er dataansvarlig og databehandler.*

*Spørgsmålet må afklares af de kommuner, der deltager i et konkret samarbejdsprojekt, ligesom disse kommuner skal tage stilling til den nærmere tilrettelæggelse af databehandlingen i overensstemmelse med persondataloven.*

**Dansk Køreskole Forening** har vedrørende de foreslåede ændringers ikrafttræden bemærket, at foreningen finder overgangsordningen vedrørende § 80 b om antallet af passagerer, der lovligt kan befordres, for kort. Foreningen finder, at de nugældende regler bør finde anvendelse for biler indregistreret første gang inden lovforslagets eventuelle vedtagelse.

*Justitsministeriet skal vedrørende den foreslåede overgangsordning bemærke, seledirektivet skal være gennemført i dansk ret senest den 9. maj 2006, og at dette er baggrunden for, at lovforslagets § 2, stk. 2 bestemmer, at § 80 b skal træde i kraft den 1. maj 2006.*

*Justitsministeriet er imidlertid opmærksom på, at den foreslåede bestemmelse i § 80 b, stk. 1, betyder, at det fremover ikke vil være muligt for familier bestående af to forældre og fire eller flere børn at befordre hele familien i en almindelig personbil, der alene er udstyret med sikkerhedsudstyr til fem personer.*

*Justitsministeriet har derfor foreslået, at muligheden i seledirektivets artikel 6 b for at udskyde reglens ikrafttrædelsestidspunkt for så vidt angår person- og varebiler udnyttes, således at der indtil den 1. maj 2009 på siddepladser på bagsædet (-sæderne) i person- og varebiler må befordres et antal personer, der er større end antallet af siddepladser forsynet med sikkerhedssele. Der henvises til lovforslagets § 2, stk. 3.*

*Det bemærkes, at medlemsstaterne ikke kan fastsætte varigheden af fritagelserne til længere end seks år regnet fra den 9. maj 2003 – dvs. til den 9. maj 2009.*

**Handel, Transport og Serviceerhvervene (HTS)** opfordrer mere generelt til, at man i den praktiske gennemførelse af regelsættene om sikkerhedsudstyr for andre trafikanter end førere og passagerer, forbud mod salg og markedsføring af køretøjer og diverse udstyr samt vedrørende den kommunale parkeringskontrol tager hensyn til, at reglerne udformes så ubureaukratisk som muligt.

*Justitsministeriet og Transport- og Energiministeriet har noteret sig synspunktet, og det vil indgå i det videre arbejde.*