

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets formål og indhold	3
2. Spirituskørsel	3
2.1. Gældende ret.....	3
2.2. Justitsministeriets overvejelser	4
3. Snescootere	7
3.1. Gældende ret.....	7
3.2. Justitsministeriets overvejelser	7
4. Sikkerhedsseler	9
4.1. Gældende ret.....	9
4.2. Justitsministeriets overvejelser	9
5. Styrthjelme	11
5.1. Gældende ret.....	11
5.2. Justitsministeriets overvejelser	11
6. Bøder	12
6.1. Gældende ret.....	12
6.2. Justitsministeriets overvejelser	13
7. Førerretsfrakendelse	13
7.1. Gældende ret.....	13
7.2. Justitsministeriets overvejelser	14
8. Konfiskation	14

8.1. Gældende ret.....	14
8.2. Justitsministeriets overvejelser.....	15
9. Bemyndigelsesbestemmelser	
9.1. Gældende ret.....	15
9.2. Justitsministeriets overvejelser	15
10. Øvrige ændringer	15
11. Forelæggelse for Grønlands hjemmestyre	16
12. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser	16
13. Hørte myndigheder mv.	17

1. Lovforslagets formål og indhold

I 1966 fik Grønland sin første færdselslov, lov nr. 197 af 8. juni 1966. Indtil da var visse færdselsregler indeholdt i politivedtægterne for de enkelte kommuner. I 1992 afløstes loven af en ny færdselslov for Grønland, lov nr. 832 af 18. december 1991, som trådte i kraft den 1. oktober 1992, og som har været gældende uændret siden da.

Da den første grønlandske færdselslov fra 1966 trådte i kraft, var der ca. 1.200 motorkøretøjer i Grønland. Ved fremsættelsen i 1991 af forslaget til den nugældende grønlandske færdselslov var køretøjsbestanden blevet næsten tredoblet, idet der ved udgangen af 1990 var registreret 3.356 motorkøretøjer i Grønland. Den stigende tendens er fortsat, og ved udgangen af 2004 var der registreret 4.827 motorkøretøjer. Samtidig er det grønlandske vejnet blevet udbygget væsentligt i de seneste 10-15 år, navnlig i de større byer.

Den gældende færdselslov for Grønland svarer i vidt omfang til den færdselslovgivning, der var gældende i Danmark i 1991. Dog er den på grund af de særlige grønlandske forhold væsentligt mindre omfattende og i et noget videre omfang præget af bemyndigelsesbestemmelser.

Den danske færdselslovgivning er siden 1991 blevet ændret på adskillige punkter, som efter Justitsministeriets opfattelse i et vist omfang også bør afspejle sig i den grønlandske færdselslov. Det gælder navnlig nedsættelsen af promillegrænsen fra 0,80 til 0,50, som blev vedtaget ved lov nr. 468 af 10. juni 1997, men også en række andre nye færdselssikkerhedsmæssige tiltag og initiativer efter 1991, som eksempelvis forbuddet mod anvendelse af håndholdt mobiltelefon under kørslen og indsatsen mod grove hastighedsoverskridelser.

Lovforslaget indeholder endvidere bestemmelser, hvorefter alderskravet for førere af snescootere ændres fra 16 til 18 år, ligesom der bl.a. foreslås nye regler om anvendelse af sikkerhedssele og styrthjelm, anvendelse af kørelys samt nye regler vedrørende bøde og konfiskation.

2. Spirituskørsel

2.1. Gældende ret

Ifølge § 9, stk. 1, i den gældende færdselslov for Grønland dømmes den, som fører eller forsøger at føre et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen overstiger 1,20 promille, for spirituskørsel. Den, som uden at være skyldig i spirituskørsel fører eller forsøger at føre et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen overstiger 0,80 promille, dømmes for promillekørsel, jf. § 9, stk. 3.

Overtrædelse af forbuddet mod promille- og spirituskørsel kan medføre foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland, jf. § 56, stk. 1. Endvidere skal retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, frakendes føreren af et sådant køretøj, hvis den pågældende har gjort sig skyldig i spirituskørsel, jf. § 59, stk. 1. Frakendelsen sker ubetinget, men kan under formildende omstændigheder dog ske betinget, jf. § 59, stk. 2. Førerretten frakendes betinget, hvis den pågældende har gjort sig skyldig i promillekørsel, jf. § 60, stk. 1, nr. 2, jf. stk. 2, 1. pkt. Under skærpede omstændigheder kan frakendelsen dog ske ubetinget, jf. § 60, stk. 2, 2. pkt.

Som udgangspunkt skal en person, der har fået frakendt førerretten betinget, aflægge en orienterende køreprøve, jf. § 16, stk. 3, 1. pkt. Dette gælder dog ikke, når frakendelsen skyldes promille- og spirituskørsel, jf. § 16, stk. 3, 3. pkt.

Det fremgår af Politimesteren i Grønlands dagsbefaling II nr. 6 af 1. september 1992 om sanktioner m.v. i sager vedrørende overtrædelse af færdselslovens § 9, at bødetaksterne for overtrædelse af færdselslovens regler om spiritus- og promillekørsel i førstegangstilfælde svarer til 2 - 3 ugers løn kombineret med en betinget eller ubetinget frakendelsestid – afhængigt af alkoholpromillen i blodet under eller efter kørslen - på mellem 1 og 2 år.

I gentagelsestilfælde spænder bødetaksterne fra 3 til 4 ugers løn kombineret med en ubetinget frakendelse fra 2 til 10 år.

2.2. Justitsministeriets overvejelser

Ved lov nr. 468 af 10. juni 1997 blev § 53, stk. 3, i den danske færdselslov ændret, idet promillegrænsen blev sat ned fra 0,80 til 0,50. Nedsættelsen trådte i kraft den 1. marts 1998.

Af bemærkningerne til det pågældende lovforslag fremgår blandt andet, at udenlandske undersøgelser viste, at risikoen for uheld er dobbelt så stor for en gennemsnitsbilist med en promille på 0,50 som for en bilist uden alkohol i blodet. Simulator- og laboratorieforsøg havde endvidere vist, at mange færdigheder er mærkbart påvirket fra 0,50 promille, herunder særligt evnen til at reagere på uforudsete hændelser og komplekse situationer. Føringelser i præstationsevnen gælder især for unge førere, men effekten kan variere stærkt fra person til person.

Efter nedsættelsen af promillegrænsen i Danmark har Danmarks Transportforskning undersøgt effekten på blandt andet bilisternes drikkemønster. Resultaterne af undersøgelsen er offentliggjort i rapporten "Alkohol og bilkørsel – effekt af ændret promillegrænse" (rapport 1 – 2000).

Andelen af bilister, der ikke drikker alkohol eller højst drikker én genstand før kørsel, steg ifølge undersøgelsen fra 71 pct. før lovændringen til 80 pct. efter lovændringen. Desuden er det gen-

nemsnitlige antal genstande faldet signifikant. Den hyppigste begrundelse er, at promillegrænsen er blevet sænket.

Det samlede antal afgørelser i sager om promille- og spirituskørsel i Danmark var ifølge undersøgelsen lidt større i 1999 end i 1997, men der sås til gengæld en signifikant nedgang i antallet af afgørelser i forbindelse med høje promiller.

Da de færdselssikkerhedsmæssige hensyn, der lå til grund for nedsættelsen af promillegrænsen i Danmark, efter Justitsministeriets opfattelse også gør sig gældende i Grønland, og da der i øvrigt ikke er hensyn, der taler for differentierede promillegrænser inden for rigsfællesskabet, lægges der med forslaget op til, at promillegrænsen i Grønland ligeledes fastsættes til 0,50.

Ved lov nr. 363 af 24. maj 2005 blev der på baggrund af betænkning nr. 1448/2004 om sanktioner for spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden afgivet af Udvalget om sanktionsfastsættelse i sager om spiritus- og promillekørsel gennemført en revision af den danske færdselslovs regler om spirituskørsel. Revisionen indebar blandt andet, at begrebet promillekørsel blev afskaffet. Denne terminologiske ændring foreslås også gennemført for Grønland med det foreliggende forslag.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 1 og 2 (§ 9).

Endvidere foreslås færdselsloven for Grønland i overensstemmelse med den gældende danske færdselslov ændret på en række punkter, som indebærer skærpede sanktioner for spirituskørsel, jf. nedenfor.

Det foreslås, at kravet om aflæggelse af orienterende køreprøve – en betegnelse, der foreslås erstattet med betegnelsen ”kontrollerende køreprøve” – også skal omfatte situationer, hvor førerretten er frakendt betinget som følge af spirituskørsel. Dette er i overensstemmelse med den danske færdselslovs bestemmelse herom, jf. § 60, stk. 3.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 3 og 4 (§ 16, stk. 2-4).

I forbindelse med nedsættelsen af promillegrænsen i den danske færdselslov ved lov nr. 468 af 10. juni 1997 blev promillegrænsen for betinget frakendelse af førerretten fastholdt på 0,80 promille. Ved lov nr. 363 af 24. maj 2005 blev denne grænse imidlertid sat ned til 0,50 promille. Tilsvarende foreslås, at der i færdselsloven for Grønland fastsættes en promillegrænse for betinget frakendelse på 0,50 promille.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 23 (§§ 59-60).

Endelig foreslås der indsat en bestemmelse om konfiskation af motordrevne køretøjer, der omfatter en særlig ordning for så vidt angår spirituskørsel. For så vidt angår spirituskørsel indebærer ordningen, at konfiskation skal ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 1,20, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten, og den pågældende to gange tidligere inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 1,20, der har medført ubetinget frakendelse af førerretten. Bestemmelsen svarer til § 133 a i den danske færdselslov, som ændret ved lov nr. 363 af 24. maj 2005.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 26 (§ 67 a).

Lov nr. 363 af 24. maj 2005 medførte endvidere en række skærper i den danske færdselslov af straffen for spiritus- og promillekørsel og kørsel i frakendelsestiden. Bøder for overtrædelser af færdselslovens bestemmelser om spirituskørsel udmåles efter lovændringen under hensyntagen til den pågældendes indtægtsforhold på gerningstidspunktet og alkoholpromillen i blodet under eller efter kørslen. Skærperne medførte endvidere en øget brug af frihedsstraf, hvilket dog skal ses i sammenhæng med indførelse af nye regler om elektronisk fodlænke. Strafmaksimum for spiritus- og promillekørsel forhøjedes fra fængsel i 1 år til fængsel i 1 år og 6 måneder, og i gentagelsestilfælde forhøjedes strafpositionerne med 10 dages fængsel pr. overtrædelse. Der kan som udgangspunkt efter lovændringen kun idømmes én betinget dom med vilkår om samfundstjeneste.

Justitsministeriet har i denne forbindelse overvejet, om de omfattende ændringer, som blev indført med lov nr. 363 af 24. maj 2005, tillige bør gennemføres i færdselsloven for Grønland.

Det er imidlertid Justitsministeriets vurdering, at der ikke er fuldt tilstrækkeligt grundlag for på dette område at indføre tilsvarende skærper af sanktionsniveauet. Det er Justitsministeriets opfattelse, at sanktionsfastsættelsen i spiritussager også fremover bør ske under fornøden hensyntagen til gerningsmandens personlighed og til, hvad der efter de foreliggende oplysninger må skønnes at være nødvendigt for at afholde vedkommende fra yderligere lovovertrædelser, jf. kriminallovens § 87. Justitsministeriet har endvidere lagt vægt på, at antallet af sager vedrørende spiritus- og promillekørsel i Grønland i 2004 var 134, mens antallet af sager vedrørende spiritus- og promillekørsel i Danmark i 2004 var 16.303.

3. Snescootere

3.1. Gældende ret

Ifølge § 2, stk. 1, nr. 2, i den gældende færdselslov for Grønland, er en snescooter et motordrevet køretøj.

Det følger af § 18, stk. 1, i færdselsloven for Grønland, at snescooter i byområder kun må føres af personer, der er fyldt 16 år. Endvidere skal føreren af en snescooter under kørslen medbringe præmiekvittering, der viser, at ansvarsforsikring er tegnet og holdt i kraft, og på forlangende vise den til politiet, jf. § 18, stk. 2.

I øvrigt indeholder den gældende færdselslov for Grønland ikke regler, der retter sig særligt mod snescootere. Der er dog ved en række kommunalvedtægter fastsat regler om kørsel med snescooter, jf. kommunalvedtægt af 28. november 1994 om snescooterkørsel i Ammassalik kommune, kommunalvedtægt af 1. februar 1996 om kørsel med snescootere i Qeqertarsuaq kommune, kommunalvedtægt af 29. november 1996 om snescooterkørsel i Narsaq kommune og kommunalvedtægt af 12. december 1996 om kørsel med snescootere og andre terrængående motorkøretøjer m.v. i Nanortalik kommune. Ved disse kommunalvedtægter er der blandt andet fastsat lokale hastighedsbegrænsninger for snescootere og lokale forbud mod kørsel på snescooter om natten.

3.2. Justitsministeriets overvejelser

Politimesteren i Grønland skønner, at der er ca. 4.500 snescootere i Grønland, og at en stor del af disse køretøjer anvendes i byområder. En snescooter kan i henseende til vægt, motorstørrelse og hastighed sammenlignes med en motorcykel.

Der foreligger ikke officielle statistikker over færdselsuheld i Grønland, hvori snescootere har været involveret. Distriktslederne i de seks største distrikter i Grønland har oplyst, at man i perioden 2004 og indtil september 2005 har registreret 22 færdselsuheld, som involverede snescootere. Ingen af disse uheld resulterede i alvorlige personskader eller dødsfald.

Politimesteren i Grønland har påpeget, at alvorligere snescooterulykker som oftest sker i forbindelse med kørsel uden for færdselslovens område. Politimesteren har imidlertid oplyst, at snescooterkørsel i stigende grad også giver anledning til gener i byområder. Det er navnlig unge personers uforsvarlige og hensynsløse kørsel, herunder kap- og væddeløbskørsel m.v., som er årsag til problemet.

Politimesteren har på den baggrund bl.a. foreslået, at man indfører krav om kørekort til snescooter eller hæver alderskravet for førere af snescootere fra 16 år til 18 år.

Som anført ovenfor under pkt. 3.1. er kørsel med snescooter i byområder allerede i vidt omfang reguleret lokalt i kommunalvedtægter, og denne ordning fungerer efter det oplyste tilfredsstillen-

de.

Indførelsen af en særskilt kørekortordning vedrørende snescootere vil være forbundet med en række administrative omkostninger og praktiske vanskeligheder, idet der bl.a. ville skulle udarbejdes en særskilt køreuddannelse og gennemføres særlige køreprøver. En sådan ordning vil endvidere være uhensigtsmæssigt for de personer, som kun undtagelsesvist anvender snescooter til kørsel i byområder.

Henset til at de alvorligste ulykker oftest sker uden for færdselslovens område, og at indførelsen af kørekortpligt i byområder kun kan forventes at have en begrænset færdselssikkerhedsmæssig virkning, finder Justitsministeriet ikke på nuværende tidspunkt fuldt tilstrækkeligt grundlag for at indføre krav om kørekort til snescooter i byområder.

Derimod kan Justitsministeriet tiltræde Politimesteren i Grønlands forslag om, at alderskravet for førere af snescootere hæves fra 16 år til 18 år. I dag gælder alderskravet kun ved kørsel på snescootere i byområder. For at undgå tvivl om, hvorvidt et givent område, herunder navnlig veje til og fra lufthavne, er omfattet af bestemmelsens geografiske afgrænsning, foreslås det, at bestemmelsens anvendelsesområde udstrækkes til hele færdselslovens område, jf. lovens § 1.

Skatteministeriet vil herudover udstede en ny bekendtgørelse om registrering af motorkøretøjer i Grønland, hvorved der indføres registreringspligt for snescootere. På den baggrund foreslås det, at kravet om, at førere af snescootere under kørslen skal medbringe præmiekvittering, samtidig ophæves.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 5 og 6 (§ 18).

4. Sikkerhedsseler

4.1. Gældende ret

Der findes på nuværende tidspunkt ikke regler i færdselsloven for Grønland om pligt til at anvende sikkerhedssele.

4.2. Justitsministeriets overvejelser

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget til den gældende færdselslov for Grønland, at den væsentligste begrundelse for ikke at overføre det i Danmark siden 1976 gældende krav om obligatorisk brug af sikkerhedsseler til den grønlandske færdselslov var, at den almindelige kø-

rehastighed i Grønland var væsentligt lavere end i Danmark. På daværende tidspunkt gjaldt en maksimal hastighedsgrænse på 40 km i timen i hele Grønland.

I mellemtiden er hastighedsgrænsen flere steder i Grønland blevet hævet fra 40 til 60 km i timen. Hertil kommer, at der ifølge Rådet for Større Færdselssikkerhed er særdeles vægtige grunde til at anvende sikkerhedsseler også ved kørsel med lave hastigheder. Bilisters ulykkesrisiko er således størst i byer, ligesom sikkerhedsselen har størst effekt netop ved relativt lave hastigheder.

Justitsministeriet finder på den baggrund, at der på linje med den danske færdselslovs § 80 bør indføres krav om obligatorisk brug af sikkerhedsseler i Grønland på enhver siddeplads i bil, der er forsynet med sikkerhedsseler, herunder bagsædepladser.

Der foreslås ligeledes indført regler om særligt sikkerhedsudstyr til børn samt en pligt for føreren til at påse, at passagerer, der ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med loven. Sådanne bestemmelser findes tilsvarende i § 80 i den danske færdselslov.

Det kan i den forbindelse oplyses, at Transport- og Energiministeriet ved en ændring af bekendtgørelse nr. 141 af 27. marts 1979 om køretøjers indretning og udstyr i Grønland vil indsætte en bestemmelse om, at biler skal være forsynet med sikkerhedsseler, jf. den tilsvarende danske bestemmelse i § 7 i bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers indretning og udstyr mv. med senere ændringer og kapitel 10.02 i Detailforskrifter for Køretøjer.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at det vil være nødvendigt at kunne fritage visse personer for pligten til at anvende sikkerhedsseler, herunder ved særlige former for kørsel. Herudover findes det hensigtsmæssigt, at der skabes mulighed for at fastsætte regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr til børn.

Justitsministeren vil med hjemmel i den foreslåede § 39 a, stk. 5, administrativt kunne fastsætte regler om, at visse personer fritages for pligten til at anvende sikkerhedsseler, og om anvendelsen af sikkerhedsudstyr til børn under 3 år.

Det er hensigten at udnytte bemyndigelsen til administrativt at fastsætte regler, der helt eller delvist for Grønland gennemfører regler svarende til dem, der for Danmark findes i bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v.

Det kan oplyses, at der den 30. november 2005 fremsattes et forslag til lov om ændring af den danske færdselslov (L 85: Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Sikkerhedsudstyr, samarbejde om kommunal parkeringskontrol m.v.)).

Lovforslaget gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003 i dansk ret. Direktivet indebærer blandt andet, at der i medlemsstaterne skal fastsættes krav om, at der ikke må befordres flere personer i biler, end der er siddepladser forsynet med sikkerhedsudstyr. Direktivet pålægger endvidere medlemsstaterne at stille krav om, at børn med en legemshøjde på under 135 cm anvender særligt tilpasset sikkerhedsudstyr under befordring i bil. Direktivet pålægger endelig medlemsstaterne at indføre et forbud mod befordring af børn i bagudvendende barnestole på en passagersiddeplads med en ikke-deaktiveret frontairbag, ligesom det pålægger medlemsstaterne at skærpe reglerne for befordring af børn i personbil, varebil eller lastbil, hvori der ikke kan monteres særligt tilpasset sikkerhedsudstyr.

Justitsministeriet finder ikke grundlag for på nuværende tidspunkt at foreslå, at direktivets skærpede bestemmelser indføres i Grønland.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 9 (§ 39 a).

5. Styrthjelme

5.1. Gældende ret

Ifølge § 40, stk. 1, i færdselsloven for Grønland skal føreren af en motorcykel og en knallert samt enhver passager over 15 år på en motorcykel anvende fastspændt styrthjelm under kørslen. Endvidere skal føreren påse, at passagerer, der er fyldt 12 år, men endnu ikke 15 år, anvender fastspændt styrthjelm.

5.2. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet finder, at de samme færdselssikkerhedsmæssige betragtninger vedrørende anvendelse af styrthjelm gør sig gældende ved kørsel på snescootere som ved kørsel på motorcykler og knallerter, hvorfor reglerne herom bør være ensartede.

Justitsministeriet finder derfor, at kravet om anvendelse af styrthjelm for førere af motorcykler og knallerter bør udvides til også at omfatte førere af snescootere.

Samtidig foreslås det, at kravet om, at passagerer over 15 år på en motorcykel skal anvende styrthjelm under kørslen, udvides til også at omfatte passagerer på snescootere og knallerter. Det bemærkes i den forbindelse, at pligten i henhold til den danske færdselslovs § 81 til at anvende styrthjelm blev udvidet ved lov nr. 98 af 9. februar 1994 til også at omfatte passagerer på knallerter.

Endelig foreslås det, at føreren i alle tilfælde forpligtes til at påse, at passagerer, der er fyldt 8 år, men endnu ikke 15 år, anvender fastspændt styrthjelm. Denne ordning svarer til § 81, stk. 3, i den danske færdselslov, som ændret ved lov nr. 468 af 10. juni 1997.

Førerens ansvar for passagerer, der er fyldt 8 år, men endnu ikke 15 år, skal ses i sammenhæng med, at passagerer under 15 år som følge af den kriminelle lavalder ikke vil kunne straffes for den manglende anvendelse af styrthjelm.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 10-12 (§ 40, stk. 1-3).

6. Bøder

6.1. Gældende ret

I henhold til § 56 i færdselsloven for Grønland sanktioneres overtrædelser af loven med foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland. Bøder udgør en af disse foranstaltninger, jf. kriminallovens § 85, nr. 2.

Det fremgår af kriminallovens § 87, at afgørelsen om fastsættelse af en foranstaltning, under fornøden hensyntagen til gerningens beskaffenhed og til samfundets interesse i at modvirke handlinger af den pågældende art, skal træffes med særligt henblik på gerningsmandens personlighed og på, hvad der efter de foreliggende oplysninger må skønnes at være nødvendigt for at afholde vedkommende fra yderligere lovovertrædelser. Endvidere følger det af kriminallovens § 90, stk. 2, at der ved fastsættelsen af bøder skal tages hensyn til gerningsmandens betalingsevne.

Bødefastsættelsen på færdselslovens område er imidlertid i høj grad baseret på standardbødetakster – også i Grønland. Der tages derfor ved udmålingen af bøder kun i mindre omfang hensyn til de konkrete omstændigheder ved overtrædelserne og gerningsmandens personlige forhold.

En række anbefalede bødetakster i færdselssager fremgår af Politimesteren i Grønlands dagsbefaling II nr. 6 af 1. september 1992 om sanktioner m.v. i sager vedrørende overtrædelse af færdselslovens § 9 og dagsbefaling II nr. 4 af 30. juni 1997 om anklagevirksomhed. I det omfang der ikke er fastsat anbefalede bødetakster i disse dagsbefalinger, anvendes ifølge Politimesteren i Grønland som udgangspunkt de bødetakster, der er angivet for tilsvarende overtrædelser af den danske færdselslov i Rigsadvokatens vejledning af 30. juni 1991 om bødetakster i politisager. Bødetaksterne i denne vejledning anvendes ikke længere i Danmark, da taksterne er forhøjet som en konsekvens af senere ændringer af den danske færdselslov.

Bødetaksterne, der anvendes på Grønland, spænder fra 150 kr. til 1.500 kr. Herudover er der for spiritus- og promillekørsel fastsat bøder, der svarer til 2-4 ugers bruttoløn. Bødetaksterne er således meget differentierede. Som eksempel herpå kan nævnes, at der for undladelse af at medbringe kørekort fastsættes en bøde på 150 kr., for undladelse af at forny kørekort fastsættes en bøde på 300 kr., og for nægtelse af at fremvise kørekort fastsættes en bøde på 250 kr.

Ved samtidig pådømmelse af flere lovovertrædelser fastsættes en fælles foranstaltning efter de almindelige regler i kapitel 23 i kriminalloven for Grønland. Ifølge Politimesteren i Grønland afgøres det efter gældende domspraksis ved en konkret vurdering, om en samlet bøde for flere overtrædelser, herunder overtrædelser af færdselsloven, skal fastsættes ved sammenlægning af de normale bøder for hver overtrædelse eller som et mindre beløb.

6.2. Justitsministeriets overvejelser

De nuværende bøder i færdselssager er på en række områder så lave, at de ikke længere kan antages at have nævneværdig indvirkning på trafikanternes adfærd. Endvidere er færdselslovområdet kendetegnet ved, at der set i forhold til overtrædelser af anden særlovgivning er tale om et meget betydeligt antal lovovertrædelser. Langt de fleste overtrædelser af færdselsloven afgøres administrativt ved bødeforelæg og bliver derfor ikke forelagt domstolene. Disse forhold taler for klare og enkle regler, der sikrer, at borgere bliver behandlet ensartet, og at administrationen er let håndterlig.

På den baggrund finder Justitsministeriet, at der bør indføres en nyordning og forenkling af bødefastsættelsen på den grønlandske færdselslovs område svarende til bestemmelsen i § 118 a i den danske færdselslov.

Der foreslås således en ordning, som indebærer en forhøjelse af de mindre bøder, så den laveste bødetakst som udgangspunkt vil være 500 kr. Endvidere vil bøder for flere samtidige overtrædelser af færdselslovgivningen blive sammenlagt uden reduktion (absolut kumulation). Herudover vil overtrædelser af færdselsloven, der medfører idømmelse af bøde, ved samtidig pådømmelse

af overtrædelser, der medfører andre foranstaltninger end bøde, blive sanktioneret med en bøde ved siden af den anden foranstaltning. Bøden ”opluges” med andre ord ikke af den anden foranstaltning.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 20 (§ 56 a).

7. Førerretsfrakendelse

7.1. Gældende ret

De gældende regler om førerretsfrakendelse findes i §§ 59-63 i færdselsloven for Grønland.

I henhold til § 59, stk. 1, frakendes føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, førerretten, hvis den pågældende har gjort sig skyldig i spirituskørsel. Frakendelsen sker i sådanne tilfælde som udgangspunkt ubetinget, men kan dog under særlig formildende omstændigheder ske betinget, jf. § 59, stk. 2.

Retten til at føre et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal endvidere frakendes føreren, hvis den pågældende under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor, har gjort sig skyldig i promillekørsel, eller frakendelse findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligge oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj, jf. § 60, stk. 1. Frakendelsen sker i disse tilfælde som udgangspunkt betinget, men kan dog under skærpede omstændigheder ske ubetinget, jf. § 60, stk. 2.

§§ 61-63 indeholder bestemmelser om frakendelsestiden for ubetingede frakendelser og prøvetiden for betingede frakendelser.

7.2. Justitsministeriets overvejelser

Med henblik på at skabe en mere systematisk udformning af reglerne om betinget og ubetinget frakendelse af førerretten blev reglerne herom ændret i den danske færdselslov ved lov nr. 363 af 24. maj 2005. Bestemmelserne om, hvornår der skal ske henholdsvis betinget og ubetinget frakendelse af førerretten, findes herefter i den danske færdselslovs §§ 125 og 126.

Det foreslås, at §§ 59 og 60 i færdselsloven for Grønland udformes efter samme systematik som §§ 125 og 126 i den danske færdselslov. Den foreslåede udformning af § 59 om betinget frakendelse af førerretten viderefører frakendelsesgrundene i den gældende § 60. Herudover indebærer den foreslåede § 59 indførelse af en betinget førerretsfrakendelse ved overskridelse af de gæl-

dende hastighedsgrænser med mere end 60 pct. Lovforslagets § 60 om ubetinget frakendelse af førerretten foreslås formuleret i overensstemmelse med den tiltalepraksis, der følges af Politimesteren i Grønland.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 23-24 (§§ 59-63).

8. Konfiskation

8.1. Gældende ret

Der findes på nuværende tidspunkt ikke regler i færdselsloven for Grønland om konfiskation af motordrevne køretøjer.

8.2. Justitsministeriets overvejelser

Den danske færdselslovs § 133 a indeholder hjemmel til at konfiskere motordrevne køretøjer på grundlag af overtrædelser af færdselsloven, når en række nærmere beskrevne betingelser er opfyldt. § 133 a blev indført i den danske færdselslov ved lov nr. 278 af 8. maj 1991. Bestemmelsen er siden blevet ændret og skærpet ved lov nr. 363 af 24. maj 2005.

Politimesteren i Grønland har fundet det ønskeligt, at en bestemmelse om konfiskation af køretøjer, der svarer til § 133 a i den danske færdselslov, indsættes i færdselsloven for Grønland.

Da der ikke ses at foreligge særlige grønlandske forhold, der taler herimod, foreslås § 67 a om konfiskation indsat i færdselsloven for Grønland.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 26 (§ 67 a).

9. Bemyndigelsesbestemmelser

9.1. Gældende ret

I henhold til § 72 kan justitsministeren henholdsvis trafikministeren bestemme, at beføjelser, der i loven er tillagt ministeren, kan udøves af politiet.

9.2. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet foreslår, at der i § 72 og § 72 a indføres bestemmelser svarende til den danske færdselslovs § 134 a og b vedrørende henholdsvis transport- og energiministerens og justitsmini-

sterens adgang til at delegerer opgaver efter denne lov til andre myndigheder samt fastsætte regler om klageadgang.

10. Øvrige ændringer

Ud over de ovennævnte ændringer foreslås en række ændringer af færdselsloven for Grønland, som er inspireret af tilsvarende bestemmelser i den danske færdselslov. Det drejer sig om indførelse af en regel om særlig hensyntagen til busser ved stoppesteder (lovforslagets § 1, nr. 7), indførelse af krav om obligatorisk køreløys (§ 1, nr. 8), forbud mod brug af håndholdt mobiltelefon under kørslen (§ 1, nr. 13), udvidelse af muligheden for at afgøre sager ved bødeforlæg (§ 1, nr. 21 og 22), ny regel om foranstaltning mv. ved ændret regulering (§ 1, nr. 27) og indførelse af en særlig regel angående personer med handicap (§ 1, nr. 28). Endvidere foreslås der ved loven gennemført en ajourføring af reglerne om erstatning og forsikring (§ 1, nr. 14-17).

For så vidt angår disse ændringer henvises der til bemærkningerne til de enkelte bestemmelser.

11. Forelæggelse for Grønlands hjemmestyre

Forslag til love, der indeholder bestemmelser, der udelukkende vedrører Grønland, skal forelægges hjemmestyret til udtalelse, inden de fremsættes for Folketinget, jf. § 12, stk. 1, i lov nr. 577 af 29. november 1978 om Grønlands hjemmestyre.

[Det foreliggende lovforslag er xxxx af Landstinget.]

12. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser

Lovforslaget indebærer en række ændringer af de strafbelagte bestemmelser og af sanktionsfastsættelsen på færdselslovsområdet i Grønland. Da antallet af sager om overtrædelse af den grønlandske færdselslov er relativt begrænset (i perioden fra 2000 til 2004 mellem 500 og 800 sager årligt), skønnes ændringerne ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige af betydning.

Ved lovforslaget indføres krav om obligatorisk brug af sikkerhedssele i Grønland på enhver sideplads i biler, der er forsynet med sikkerhedssele. Der foreslås endvidere indført regler om særligt sikkerhedsudstyr til børn samt en pligt for føreren til at påse, at passagerer, der ikke er fyldt 15 år, anvender sikkerhedsudstyr i overensstemmelse med loven. Det er i den forbindelse hensigten administrativt at fastsætte regler om bl.a. buschaufførers pligt til inden kørslen over for passagerer, der ikke er fyldt 15 år, at oplyse om den tvungne brug af sikkerhedssele. Med oplys-

ningspligten fritages buschaufføren for den foreslåede pligt til at påse, at passagerne anvender sikkerhedssele under kørslen.

Lovforslaget indebærer endvidere, at alderskravet for førere af snescootere i byområder hæves fra 16 år til 18 år.

Herudover stilles med lovforslaget krav om, at alle forsikringsselskaber, der tegner ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Grønland, skal være medlem af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). Alle forsikringsselskaber, der i dag tegner ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Grønland, er medlemmer af DFIM. Endvidere erstattes kravet om justitsministerens anerkendelse af ansvarsforsikringsselskaberne af et krav om opnåelse af Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed i Grønland.

Lovforslaget skønnes ikke i øvrigt at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet eller borgerne.

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser og indeholder ikke EU-retlige aspekter.

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for staten og de grønlandske kommuner	Ingen af betydning	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for staten og de grønlandske kommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen af betydning
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

13. Hørte myndigheder mv.

Et udkast til lovforslaget har været til sendt til høring hos følgende myndigheder og interesseorganisationer:

Danmarks Transportforskning, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), De Grønlandske Kommuners Landsforening, Embedslægen i Nuuk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Finanstilsynet, Forsikring og Pension, Landsdommeren i Grønland, Politimesteren i Grønland, Rigsadvokaten, Rigspolichefen og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2 (§ 9)

Med lovforslagets § 1, nr. 1, foreslås § 9 ændret, så grænsen for den lovlige alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen nedsættes fra 0,80 til 0,50 promille, og så enhver overtrædelse af lovens forbud mod at føre motordrevet køretøj med en alkoholpromille på over 0,50 fremover betegnes spirituskørsel.

Forslaget indebærer, at § 9 i færdselsloven for Grønland får samme ordlyd som den danske færdselslovs § 53, som ændret ved lov nr. 363 af 24. maj 2005.

Der henvises til punkt 2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3 (§ 16, stk. 2 og 4)

Betegnelsen "orienterende køreprøve", jf. den gældende lovs § 16, stk. 2-4, har hidtil været brugt som betegnelse for den køreprøve, der foretages som en kontrol af førerens kørefærdighed blandt andet i forbindelse med frakendelse af førerretten. Lovforslagets § 1, nr. 4, indebærer, at betegnelsen ændres til "kontrollerende køreprøve", som det i Danmark er sket ved lov nr. 468 af 10. juni 1997.

Til nr. 4 (§ 16, stk. 3)

Der skal efter § 16, stk. 3, 3. pkt., i den gældende færdselslov for Grønland ikke aflægges en orienterende køreprøve (efter forslaget § 1, nr. 3, en kontrollerende køreprøve) efter en betinget frakendelse af førerretten som følge af kørsel med en alkoholprocent i blodet over 0,80 promille. Dette var også tidligere tilfældet i Danmark, men ved lov nr. 468 af 10. juni 1997 blev denne undtagelse afskaffet. Lovforslagets § 1, nr. 5, indebærer, at undtagelsen ligeledes afskaffes i færdselsloven for Grønland, så der fremover skal aflægges kontrollerende køreprøve efter betin-

get fratagelse af førerretten som følge af spirituskørsel, jf. herved lovforslagets § 1, nr. 22 og 23 og bemærkningerne hertil.

Der henvises til punkt 2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5 og 6 (§ 18)

Lovforslagets § 18, stk.1, indebærer, at snescootere kun må føres af personer, der er fyldt 18 år.

Det foreslås, at bestemmelsens anvendelsesområde udstrækkes til hele færdselslovens område, således at den tvivl, loven i dag kan give anledning til, om forståelsen af udtrykket ”byområde” – og dermed afgrænsningen af bestemmelsens anvendelsesområde – undgås.

Lovforslaget indebærer endvidere ophævelse af bestemmelsen i den grønlandske færdselslovs § 18, stk. 2, om, at førere af snescootere under kørslen skal medbringe præmiekvittering. Baggrunden herfor er, at Skatteministeriet vil udstede en ny bekendtgørelse om registrering af motorkøretøjer i Grønland, hvorved der indføres registreringspligt for snescootere.

Der henvises til punkt 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 7 (§ 29 a)

Efter den danske færdselslovs § 19, stk. 1, skal kørende, som i tættere bebygget område nærmer sig et stoppested, hvor en bus er standset, nedsætte hastigheden, hvis føreren af bussen giver tegn til igangsætning, og om nødvendigt standse, således at bussen kan forlade stoppestedet. Politimesteren i Grønland har oplyst, at det kan anbefales at indsætte en tilsvarende bestemmelse i den grønlandske færdselslov. Justitsministeriet skal på den baggrund foreslå en ny § 29 a indsat i den grønlandske færdselslov.

Bestemmelsen har til formål at lette den kollektive trafiks vilkår i byområderne, herunder særligt på lufthavnsvejene.

Til nr. 8 (§ 36)

Der foreslås i en ny § 36, stk. 2, indført obligatorisk brug af kørellys uden for lygtetændingstiden. Bestemmelsen svarer til § 33 a i den danske færdselslov, som blev indsat ved lov nr. 401 af 13. juni 1990. Kravet om obligatorisk brug af kørellys gælder alle motordrevne køretøjer, herunder snescootere.

Til nr. 9 (§ 39 a)

Der er i den gældende færdselslov for Grønland ikke fastsat bestemmelser om brug af sikkerhedssele.

Lovforslagets § 1, nr. 9, indebærer, at der med en ny § 39 a i loven indføres selepligt.

Den nye bestemmelse er i hovedtræk formuleret som den danske færdselslovs § 80, som senest ændret ved lov nr. 1316 af 20. december 2000.

Justitsministeriet vil med hjemmel i den foreslåede § 39 a, stk. 5, udfærdige en bekendtgørelse svarende til bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om brug af sikkerhedsseler m.v., som ændret ved bekendtgørelse nr. 808 af 22. august 2005.

Transport- og Energiministeriet vil i denne forbindelse udfærdige en bekendtgørelse med et indhold svarende til kapitel 3 i bekendtgørelse nr. 109 af 17. februar 1995 om godkendelse af sikkerhedsudstyr til børn.

Transport- og Energiministeriet vil ved en ændring af bekendtgørelse nr. 141 af 27. marts 1979 om køretøjers indretning og udstyr i Grønland indsætte en bestemmelse om, at biler skal være forsynet med sikkerhedsseler, jf. den tilsvarende danske bestemmelse i § 7 i bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers indretning og udstyr mv. med senere ændringer og kapitel 10.02 i Detailforskrifter for Køretøjer.

Der henvises til punkt 4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 10-12 (§ 40, stk. 1-3)

Ifølge den gældende færdselslov for Grønland stilles der krav om, at føreren af motorcykel og knallert samt enhver passager over 15 år på motorcykel under kørsel skal anvende fastspændt styrthjelm, jf. § 40, stk. 1. Endvidere skal føreren påse, at passagerer, der er fyldt 12 år, men endnu ikke 15 år, anvender fastspændt styrthjelm, jf. § 40, stk. 2.

Den foreslåede ændring af § 40, stk. 1, indebærer, at kravet om anvendelse af styrthjelm for førere af motorcykler og knallerter udvides til også at omfatte førere af snescootere. Samtidig udvides kravet om, at passagerer over 15 år på en motorcykel skal anvende styrthjelm under kørslen, til også at omfatte passagerer på snescootere og knallerter. Denne udvidelse modsvarer ændringen af den danske færdselslovs § 81 ved lov nr. 98 af 9. februar 1994, hvor pligten til at anvende styrthjelm blev udvidet til også at omfatte passagerer på knallerter.

Tilsvarende § 81, stk. 2, i den danske færdselslov foreslås det, at pligten til at anvende styrthjelm dog ikke skal gælde, hvor der er pligt til at anvende sikkerhedssele.

Den foreslåede ændring af § 40, stk. 2, der bliver stk. 3, indebærer, at føreren har pligt til at påse, at passagerer, der er fyldt 8 år, men endnu ikke 15 år, anvender fastspændt styrthjelm. Denne ordning svarer til den danske færdselslovs § 81, stk. 3, som ændret ved lov nr. 468 af 10. juni 1997.

Førerens ansvar for passagerer, der er fyldt 8 år, men endnu ikke 15 år, skal ses i sammenhæng med, at passagerer under 15 år som følge af den kriminelle lavalder ikke vil kunne straffes for den manglende anvendelse af styrthjelm.

Der henvises til punkt 5 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 13 (§ 40 a)

Et generelt forbud mod brug af håndholdt mobiltelefon under kørsel for førere af køretøjer blev indsat i den danske færdselslov ved lov nr. 468 af 10. juni 1997, jf. dennes § 55 a. Lovforslagets § 1, nr. 12, indebærer, at en tilsvarende bestemmelse indføres i færdselsloven for Grønland som § 40 a.

Til nr. 14 og 15 (§§ 47 og 48)

Ved kongelig anordning nr. 796 af 1. oktober 1993 om ikrafttræden af lov om erstatningsansvar i Grønland blev lov om erstatningsansvar, jf. den dagældende lovbekendtgørelse nr. 599 af 8. september 1986, som ændret ved lov nr. 389 af 7. juni 1989, sat i kraft i Grønland.

Bestemmelsen i § 47 i den gældende færdselslov for Grønland, som indeholder regler om udmåling af erstatning i tilfælde af personskade eller tab af forsørger, har samme ordlyd som § 1, stk. 1, i lov om erstatningsansvar, således som denne blev sat i kraft ved ovennævnte kongelige anordning.

På den baggrund foreslås § 47 ophævet som overflødig.

§ 48 er konsekvensændret som følge af ophævelsen af § 47.

Til nr. 16 (§ 49, stk. 1)

Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal ifølge færdselsloven for Grønland som udgangspunkt være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab, der er anerkendt af justitsministeren, jf. § 49, stk. 1.

Denne bestemmelse foreslås omformuleret i overensstemmelse med § 105, stk. 1, 1. pkt., i den danske færdselslov, hvilket indebærer, at ansvarsforsikringselskaber ikke fremover skal anerkendes af justitsministeren, men derimod skal have Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed.

Dette er en konsekvens af, at lov nr. 453 af 10. juni 2003 om finansiel virksomhed, som ændret ved § 3 i lov nr. 1171 af 19. december 2003, ved kongelig anordning af 1252 af 15. december 2004 blev sat i kraft i Grønland, således at Finanstilsynet i dag giver ansvarsforsikringselskaber tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed i Grønland.

Endvidere foreslås bestemmelser, der svarer til § 105, stk. 1, 3. og 4. pkt., i den gældende danske færdselslov, indsat i færdselsloven for Grønland. Dette indebærer, at der indføres pligt for forsikringselskaber, der tegner ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Grønland, til at være medlem af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). Der indføres samtidig en bemyndigelse for justitsministeren til at fastsætte betingelserne for løbende ydelser til DFIM. Denne ordning er blandt andet af betydning ved skader forårsaget af ukendte eller ikke forsikringsdækkede motorkøretøjer, idet det er hensigten, at der i medfør af § 51, stk. 1, i færdselsloven for Grønland indføres bestemmelser om, at DFIM umiddelbart udbetaler erstatning i sådanne situationer, jf. bemærkningerne nedenfor til nr. 17. DFIM har oplyst, at alle forsikringselskaber, der i dag tegner ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer i Grønland, er medlemmer af foreningen.

Endelig indføres der en pligt for ansvarsforsikringselskaber, der ønsker at tegne ansvarsforsikring for registreringspligtige motordrevne motorkøretøjer i Grønland, til at anmelde dette til Politimesteren i Grønland. Pligten svarer til pligten i § 105, stk. 1, sidste pkt., i den danske færdselslov, blot med den ændring, at anmeldelse skal ske til Politimesteren i Grønland og ikke til Centralregisteret for Motorkøretøjer. Dette skyldes, at Politimesteren i Grønland varetager registreringen af køretøjer i Grønland. De pågældende bestemmelser blev indsat i den danske færdselslov ved lov nr. 98 af 9. februar 1994.

Til nr. 17 (§ 51, stk. 1)

Med denne bestemmelse foreslås § 51, stk. 1, formuleret ligesom § 107, stk. 1, i den danske færdselslov, således som denne blev affattet ved lov nr. 98 af 9. februar 1994. Justitsministeriet har til hensigt med hjemmel i § 51, stk. 1, at udstede en bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motorkøretøjer m.v. Bekendtgørelsen vil i stort omfang få samme indhold som bekendtgørelse nr. 1171 af 16. december 1992 om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer m.v. som ændret ved bekendtgørelse nr. 651 af 8. juli 1994 og bekendtgørelse nr. 148 af 7. marts 1995.

Til nr. 18-19 (§ 56, stk. 1 og 3)

§ 56, stk. 1, foreslås ændret med henblik på, at overtrædelser af § 39 a, stk. 1-4, og § 40 a, stk. 1, skal kunne medføre foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland.

Endvidere foreslås et nyt stk. 3 indsat i § 56, hvorved der indføres mulighed for at pålægge juridiske personer, herunder aktie- og anpartsselskaber, et bødeansvar.

Til nr. 20 (§ 56 a)

Bødefastsættelsen på færdselslovens område er i dag i høj grad baseret på standardbødetakster. De anvendte bødetakster spænder fra 150 kr. til 2-4 ugers bruttoløn. Ved samtidig pådømmelse af flere lovovertrædelser fastsættes en fælles foranstaltning efter de almindelige regler i kapitel 23 i kriminalloven for Grønland. Ifølge Politimesteren i Grønland afgøres det efter gældende domspraksis ved en konkret vurdering, om en samlet bøde for flere overtrædelser, herunder overtrædelser af færdselsloven, fastsættes ved sammenlægning af de normale bøder for hver overtrædelse eller som et mindre beløb.

Den foreslåede indsættelse af § 56 a indebærer nyordning og forenkling af bødefastsættelsen på den grønlandske færdselslovs område, som svarer til § 118 a i den danske færdselslov. Ordningen indebærer en forhøjelse af de mindre bøder, så den laveste bødetakst som udgangspunkt vil være 500 kr. Endvidere vil bøder for flere samtidige overtrædelser af færdselslovgivningen blive sammenlagt uden reduktion (absolut kumulation). Desuden vil overtrædelser af færdselsloven, der medfører idømmelse af bøde, ved samtidig pådømmelse af overtrædelser, der medfører andre foranstaltninger end bøde, blive sanktioneret ved en bøde ved siden af den anden foranstaltning. Bøden ”opsluges” med andre ord ikke af den anden foranstaltning.

§ 118 a blev indført i den danske færdselslov ved lov nr. 475 af 31. maj 2000. Baggrunden herfor var Rigsadvokatens redegørelse af 9. februar 2000 om en nyordning og forenkling af bødefastsættelsen på færdselslovens område.

Politimesteren i Grønland har til hensigt at udstede en ny dagsbefaling om bødetakster, herunder om bødetakster i færdselssager. I den forbindelse bemærkes, at der med lovforslaget ikke tilsigtes ændring af den gældende praksis vedrørende nedsættelsesgrunde, der baserer sig på retningslinierne anført i Rigsadvokatens vejledning af 30. juni 1991 om bødetakster i politisager.

Der henvises til punkt 6 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 21 og 22 (§ 57, stk. 1 og 3)

Det foreslås, at § 57 ændres med henblik på, at også sager om overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 59, stk. 1, nr. 2, hvor der er spørgsmål om bødestraf, kan afgøres udenretligt ved vedtagelse af bøde og betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten.

Da der i sager om overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 59, stk. 1, nr. 2, typisk ikke skal foretages en nærmere retlig vurdering, idet der er tale om objektivt konstaterbare forhold, findes det ubetænkeligt, at disse sager ligesom sager om spirituskørsel kan afgøres udenretligt, hvis den pågældende erkender sig skyldig og erklærer sig rede til at betale en nærmere fastsat bøde samt vedtager en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten.

Tilsvarende sager om hastighedsoverskridelser kan efter § 119 a i den danske færdselslov afgøres udenretligt.

For så vidt angår indsættelsen af henvisningen til § 59, stk. 1, nr. 2, henvises til bemærkningerne nedenfor til nr. 23.

Til nr. 23 og 24 (§§ 59-63)

Lovforslaget indebærer, at §§ 59 og 60 i færdselsloven for Grønland udformes efter samme systematik som §§ 125 og 126 i den danske færdselslov. Den foreslåede § 59 bestemmer således, hvornår førerretten skal frakendes betinget, mens den foreslåede § 60 bestemmer, hvornår ubetinget frakendelse skal finde sted. Desuden foreslås det, at bestemmelserne vedrørende prøvetid i den gældende lovs §§ 62 og 63 integreres i den foreslåede § 59 som henholdsvis stk. 2 og 3, ligesom bestemmelsen om frakendelsestid i den gældende lovs § 61 foreslås integreret i den foreslåede § 60 som stk. 3.

Til § 59

For så vidt angår betinget frakendelse af førerretten foreslås to skærper.

For det første foreslås det ved den nye § 59, stk. 1, nr. 2, at føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal frakendes retten til at føre et sådant køretøj betinget, hvis vedkommende har overskredet hastighedsgrænser fastsat i medfør af § 29, stk. 3 og 4, med mere end 60 pct.

Efter den gældende færdselslov for Grønland kan frakendelse af førerretten ifølge § 60, stk. 1, nr. 1, finde sted, når en fører under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller har fremkaldt fare herfor. På baggrund af denne bestemmelse frakendes førerretten sædvanligvis, når der er tale om overskridelser af den højst tilladte ha-

stighed med 100 pct. Dette svarer til praksis efter den danske færdselslov forud for vedtagelsen af lov nr. 468 af 10. juni 1997.

Ifølge § 125, stk. 1, nr. 2, i den nugældende danske færdselslov skal førerretten imidlertid blandt andet frakendes betinget, hvis føreren har overskredet de tilladte hastigheder efter den danske færdselslovs §§ 42 og 43 a eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 60 pct.

Politimesteren i Grønland har påpeget, at det henset til, at vejene i Grønland på grund af vejrliget en stor del af året er belagt med is og sne, ligesom vejene i mange grønlandske byer er meget smalle, er af væsentlig betydning, at de gældende hastighedsgrænser overholdes.

På den baggrund finder Justitsministeriet, at bestemmelserne om frakendelse af førerretten bør skærpes, så førerretten også i Grønland frakendes ved hastighedsovertrædelser på mere end 60 pct.

Den anden skærpelse følger af den foreslåede § 59, stk. 1, nr. 3, hvorefter betinget frakendelse af førerretten skal finde sted, når en person dømmes for spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 0,50 promille, men ikke over 1,20 promille. Dette svarer til ordningen i henhold til den danske færdselslovs § 125, stk. 1, nr. 5, som denne er formuleret ved lov nr. 363 af 24. maj 2005. Efter den gældende grønlandske færdselslov sker der som udgangspunkt betinget frakendelse af førerretten ved en alkoholpromille over 0,80, men ikke over 1,20.

Der henvises til punkt 2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 60

Efter den gældende færdselslov for Grønland frakendes førerretten ubetinget, når en fører har gjort sig skyldig i spirituskørsel ved at have en alkoholprocent i blodet under eller efter kørslen, der overstiger 1,20 promille, og der ikke foreligger særlig formildende omstændigheder, jf. § 59, samt i øvrigt når der foreligger skærpede omstændigheder i forbindelse med overtrædelser af færdselsloven, der sædvanligvis fører til betinget frakendelse af førerretten, jf. § 60, stk. 2.

Det fremgår af bemærkningerne til den gældende § 60, stk. 2, at det i overensstemmelse med principperne i kriminalloven for Grønland, herunder særligt gerningsmandsprincippet, ikke i bestemmelsen nærmere ønskedes angivet, hvornår der skulle ske ubetinget frakendelse, idet det

helt blev overladt til domstolene at tage stilling til, hvornår der forelå skærpende omstændigheder og dermed mulighed for ubetinget frakendelse af førerretten. I praksis er den gældende § 60, stk. 2, imidlertid ifølge Politimesteren i Grønland blevet tolket i overensstemmelse med bestemmelserne i § 126, stk. 1, nr. 1, 3-5 og 7, samt stk. 2, i den danske færdselslov.

Justitsministeriet foreslår på den baggrund, at bestemmelser med samme ordlyd om § 126, stk. 1, nr. 1, 3-5 og 7, samt stk. 2, i den danske færdselslov indsættes i færdselsloven for Grønland. Herved fremmes gennemskueligheden af reglerne om frakendelse til fordel for borgerne. Det bemærkes i den forbindelse, at det ikke er relevant at indsætte bestemmelser i den grønlandske færdselslov, der svarer til den danske færdselslovs § 126, stk. 1, nr. 2, om hastighedsbegrænsere, og nr. 6, om kørselsforbud.

Der henvises til punkt 7 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 25 (§ 66)

Ifølge § 66 i den gældende færdselslov for Grønland kan spørgsmålet om generhvervelse af retten til at føre motordrevet køretøj forlanges indbragt for domstolene inden frakendelsestidens udløb, når retten til at føre motordrevet køretøj er frakendt nogen for længere tid end 3 år. Såfremt afgørelsen går ud på, at førerretten ikke generhverves, kan spørgsmålet tidligst efter 2 års forløb på ny indbringes for domstolene.

I henhold til praksis kan spørgsmålet om generhvervelse indbringes for den ret, som har pådømt sagen i første instans, eller retten i den retskreds, hvor den dømte bor eller opholder sig. Det foreslås, at denne praksis indskrives i loven ved den foreslåede tilføjelse til § 66.

En tilsvarende regel findes i § 132, stk. 1, 2. pkt., 1. led, i den danske færdselslov.

Til nr. 26 (§ 67 a)

En bestemmelse om konfiskation af køretøjer, der svarer til § 133 a i den danske færdselslov, foreslås indsat i færdselsloven for Grønland.

I henhold til den foreslåede § 67 a, stk. 1, kan der således ved grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven for Grønland ske konfiskation af det ved overtrædelserne anvendte motordrevne køretøj, hvortil der kræves kørekort, hvis det må anses for at forebygge yderligere overtrædelser af loven. Under tilsvarende betingelser kan der ske konfiskation af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, der ejes af den person, der har foretaget overtrædelserne, selv om køretøjet ikke er anvendt ved overtrædelserne.

Ifølge den foreslåede § 67 a, stk. 2, skal konfiskation ske, hvis ejeren af køretøjet har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 1,20, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten, og den pågældende to gange tidligere inden for de seneste 3 år, før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 1,20, der har medført ubetinget frakendelse af førerretten. Konfiskation skal ske, selvom køretøjet ikke er anvendt ved den aktuelle overtrædelse. § 67 a, stk. 2, kan fraviges, når særlige grunde undtagelsesvis taler herfor, jf. forslagens § 67 a, stk. 3.

Der henvises til punkt 2 og 8 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 27 (§ 67 b)

En bestemmelse svarende til den danske færdselslovs § 133 b, der blev indsat ved lov nr. 267 af 21. april 2004, foreslås indsat i en ny § 67 b i færdselsloven for Grønland.

§ 133 b blev indført i den danske færdselslov, da der var opstået tvivl om, hvorvidt det var gerningstidspunktet eller domstidspunktet, der var afgørende for, hvilken lovgivning der skulle lægges til grund ved pådømmelsen af hastighedsovertrædelser. Tvivlen opstod i situationer, hvor en hastighedsgrænse hæves i tidsrummet mellem, at en hastighedsovertrædelse blev begået, og en eventuel pådømmelse af forholdet ved domstolene. Hvis domstidspunktet blev lagt til grund, kunne det eksempelvis bevirke, at en forseelse, der på gerningstidspunktet ville medføre frakendelse af førerretten, idet hastighedsgrænsen var overskredet med 60 pct. eller mere, på domstidspunktet ikke ville medføre frakendelse. For at hindre dette fastlægger § 133 b i den danske færdselslov, at spørgsmål om straf mv. i anledning af hastighedsovertrædelser afgøres efter de på gerningstidspunktet gældende regler.

Da særlige grønlandske forhold ikke ses at tale herimod, foreslås § 67 b om foranstaltning mv. ved ændret regulering indsat i færdselsloven for Grønland.

Til nr. 28 (§ 71 a)

En ny § 71 a om personer med handicap foreslås indsat. Bestemmelsen er inspireret af § 88 a, stk. 1, 1. pkt., i den danske færdselslov, som blev indsat ved lov nr. 317 af 17. maj 1995, og som siden er ændret ved lov nr. 432 af 10. juni 2003 og lov nr. 557 af 24. juni 2005. Den nye bestemmelse gør det muligt for politiet at dispensere fra lovens kapitel 1-4, som vedrører lovens anvendelsesområde, bestemmelser om køretøjer, bestemmelser vedrørende førere af køretøjer og bestemmelser om al færdsel, for at imødekomme særlige behov hos personer med handicap.

Ved politiets behandling af ansøgninger i henhold til § 71 a, stk. 1, vil der i hvert enkelt tilfælde skulle foretages en konkret vurdering af ansøgerens behov og helbredstilstand set i forhold til det færdselssikkerhedsmæssige aspekt, og der vil normalt skulle stilles krav om, at ansøgeren fremviser en lægeerklæring. I tvivlstilfælde vil sagen kunne forelægges Embedslægen i Nuuk.

Til nr. 29 og 30 (§§ 72 og 72 a)

Det foreslås, at der indsættes selvstændige bestemmelser vedrørende henholdsvis transport- og energiministerens og justitsministerens adgang til at delegerede opgaver efter denne lov til andre myndigheder og fastsætte regler om klageadgang mv.

Bestemmelsen i § 72 vedrørende transport- og energiministerens bemyndigelsesbeføjelser svarer til bestemmelsen i den danske færdselslovs § 134 a.

§ 72 a vedrørende justitsministerens bemyndigelsesbeføjelser svarer til bestemmelsen i den danske færdselslovs § 134 b.

Der henvises til punkt 9 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Bestemmelsen fastlægger lovens ikrafttrædelsestidspunkt. Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2007. Det foreslås dog, at justitsministeren fastsætter tidspunktet for ophævelsen af § 18, stk. 2, i færdselsloven for Grønland, jf. § 2, stk. 2. Det er hensigten, at § 18, stk. 2, skal ophæves samtidig med, at en ny bekendtgørelse om registrering af motorkøretøjer i Grønland, hvorved der indføres registreringspligt for snescootere, træder i kraft. Denne bekendtgørelse udstedes af skatteministeren.