



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 4. marts 2008
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2008-801-0019
Dok.: EHL40362

Kommenteret høringsoversigt vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Konfiskation af knallerter mv.)

1. Indledning

Justitsministeriet har modtaget høringssvar vedrørende lovforslaget fra:

Præsidenterne for Østre og Vestre Landsret, Københavns Byret og retterne i Odense, Århus, Ålborg og Roskilde og dommeren på Bornholm, Domstolsstyrelsen, Rigsadvokaten, Rigspolichefen, Advokatrådet, Det Kriminalpræventive Råd, Rådet for Større Færdselssikkerhed, MC Touring Club, Danske Motorcyklisters Råd, Motorcykelbranchens Landsforbund, Initiativgruppen for Motorcykel-Børne-Touring, Motorcykel Importør Foreningen, Danmarks Knallert Union, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Erhverv og Foreningen Liv og Trafik.

Præsidenterne for Østre og Vestre Landsret, Københavns Byret og retterne i Odense, Århus, Ålborg og Roskilde og dommeren på Bornholm, Domstolsstyrelsen, Rigsadvokaten, og Det Kriminalpræventive Råd har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med kursiv.

2. Generelle bemærkninger

Danmarks Knallert Union og Motorcykel Importør Foreningen støtter generelt lovforslaget, men anbefaler samtidig øget anvendelse af kampagner rettet mod unge knallertførere og deres forældre om risiciene ved for høj fart og kørsel uden hjelm og mod ældre knallertføreres kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Dansk Erhverv anfører, at organisationen er bekendt med det fælles høringssvar fra Danmarks Knallert Union og Motorcykel Importør Foreningen, og anfører i forlængelse heraf, at man kan tilslutte sig de anbefalinger om kampagner, der indgår i dette høringssvar.

Motorcykelbranchens Landsforbund anfører, at forbundet er bekendt med Motorcykel Importør Foreningens høringssvar, og at forbundet kan støtte de kommentarer og betragtninger, som foreningens høringssvar indeholder.

3. Knallerter

3.1. Forenklet kontrol

Rigspolicechefen anfører, at adgangen for politiet til at anvende ”rullefelter” vil medføre en betydelig forenkling og administrativ effektivisering af kontrollen på knallertområdet.

Rådet for Større Færdselssikkerhed udtrykker glæde over forslaget om den forenklede kontrol af knallerter og mener, at det vil have en god, præventiv virkning, når først knallertejerne oplever en øget risiko for at få ulovlige knallerter konfiskeret.

Foreningen Liv og Trafik finder, at en forenklet og effektiviseret kontrol alt andet lige vil bidrage til forbedret færdselssikkerhed og færre trafikdræbte.

Danmarks Knallert Union og **Motorcykel Importør Foreningen** udtrykker sympati for, at kontrolmåling af hastighed med ”rullefelter” kombineres med, at det i øvrigt med forslaget sikres, at man ikke skrider til konfiskation for bagatelagtige fartoverskridelser.

Advokatrådet er af den opfattelse, at forslaget er udtryk for, at man fremover ønsker at straffe borgere, hvis knallerter kan køre for stærkt, uanset at borgeren ikke ved, at hans knallert kan køre for stærkt, og uanset at borgeren beviseligt aldrig har foretaget konstruktive ændringer på sin knallert. Rådet anfører, at lovforslaget kan læses sådan, at der i praksis indføres et objektivt ansvar for knallerters evne til at køre for hurtigt. Rådet peger i forlængelse heraf navnlig på, at en sådan ordning vil være i strid med uskyldsformodningsreglen i artikel 6, stk. 2, i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention. Rådet henviser i den forbindelse til, at

det hverken er godtgjort, at forslaget er proportionalt, eller at ejeren (brugeren) af en knallert vil have en reel mulighed for at forsvare sig, hvis forslaget gennemføres. Rådet bemærker, at rådet er klar over, at det ansvar, der ifølge færdselsloven påhviler ejeren (brugeren) af et køretøj, i forvejen er meget strengt, men det betyder efter rådets opfattelse ikke, at lovforslaget bør gennemføres uden nærmere overvejelse af de spørgsmål, som rådet rejser.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at kontrollen på knallertområdet vil blive forenklet og effektiviseret administrativt ved, at politiet fremover vil måle knallerters maksimale hastighed med såkaldte "rullefelte". Det fremgår endvidere, at Færdselsstyrelsen i den forbindelse vil foretage en ændring af bekendtgørelsen om køretøjers indretning og udstyr mv., således at det kommer til at fremgå udtrykkeligt af bekendtgørelsens § 28, stk. 1, at en lille knallert, der kan køre hurtigere end 30 km i timen og en stor knallert, der kan køre hurtigere end 45 km i timen med tillæg af en nærmere bestemt produktionstolerance, ikke er i lovlig stand.

Ændringen af den nævnte bekendtgørelse vil alene indebære en præcisering af den gældende bestemmelse i bekendtgørelsens § 28, stk. 1, hvorefter en knallert, der kan køre hurtigere, end den er typegodkendt til, ikke er i lovlig stand.

Der ændres i øvrigt med lovforslaget ikke på reglen i færdselslovens § 67, stk. 2, hvorefter det er ejeren (brugeren), der er ansvarlig for, at knallerten er i lovlig stand. Der ændres heller ikke på, at strafansvar for overtrædelse af bestemmelsen forudsætter, at ejeren (brugeren) som minimum har handlet uagtsomt, jf. straffelovens § 19. Der er således ikke tale om, at der med lovforslaget indføres et objektivi strafansvar.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, skal der dog i praksis ikke meget til, før domstolene anser en overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, for uagtsom. Efter Justitsministeriets opfattelse må det derfor antages, at domstolene også efter den foreslåede skærpelse af sanktionerne på området vil stille ganske strenge krav til ejerens (brugers) egne undersøgelser af knallertens lovlighed. Justitsministeriet bemærker i den forbindelse, at en ejer (bruger), der kan konstatere, at knallerten kan køre 30 henholdsvis 45 km i timen til trods for, at knallertens gas håndtag ikke er drejet i bund, vil have særlig anledning til at få knallerten undersøgt nærmere.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

3.2. Konfiskation

Rådet for Større Færdselssikkerhed udtrykker glæde over forslaget om den skærpede konfiskation af knallerter og mener, at det vil have en god, præventiv virkning, når knallertejerne oplever en øget risiko for konfiskation.

Danmarks Knallert Union og **Motorcykel Importør Foreningen** finder forslaget om konfiskation afbalanceret. Unionen og foreningen henviser i den forbindelse bl.a. til, at konfiskation først sker i andengangstilfælde, og at konfiskation ikke vil ske for bagatelagtige fartoverskridelser. Unionen og foreningen anfører, at de få knallertkørere, som har en helt uansvarlig adfærd med kraftig ulovlig tuning af knallerterne ofte skaber utryghed hos andre trafikanter, og dermed ødelægger omdømmet for det store flertal af lovlydige knallertkørere. Foreningen og unionen udtrykker på den baggrund håb om, at truslen om konfiskation vil have en præventiv effekt og dermed bidrage til at øge trafiksikkerheden og lede til et forbedret omdømme for knallerten som transportmiddel.

Foreningen Liv og Trafik støtter fuldt og helt forslaget om at indføre hjemmel i færdselsloven til øget konfiskation.

Rigspolitichefen oplyser, at det er Rigspolitiets og politikredsens opfattelse, at den foreslåede ændring af færdselsloven, hvorved der indføres hjemmel til øget konfiskation af knallerter, i vidt omfang vil medvirke til at forbedre færdselssikkerheden. I forhold til den foreslåede overgangsbestemmelse anfører Rigspolitichefen, at der ikke synes at være taget højde for tilfælde, hvor der efter lovens ikrafttræden foreligger situationer, hvor ejeren (brugeren) over en periode har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, ved dels at have foretaget konstruktive ændringer, dels at have været ejer (bruger) af en knallert, der kan køre med hastigheder, der overstiger de grænser, der er nævnt i forslaget til ny § 133 a, stk. 5. Der er efter Rigspolitichefens opfattelse behov for en afklaring af, om og i givet fald hvordan de foreslåede nye regler om konfiskation efter måling på ”rullefelt” eller anden hastighedsmåling kan anvendes i kombination med sager, hvor det kan konstateres, at der er foretaget konstruktive ændringer. Rigspolitichefen bemærker i den

forbindelse, at der kan forekomme situationer, hvor hastighedsmåling ikke vil være mulig, f.eks. i tilfælde hvor en knallert er blevet beskadiget ved et færdselsuheld.

Forslaget til den nye bestemmelse i færdselslovens § 133 a, stk. 5, og overgangsreglen i tilknytning hertil, er justeret således, at der er taget højde for Rigspolitiets bemærkninger. Justeringen indebærer, at også de tilfælde, hvor det er konstateret, at der er foretaget konstruktive ændringer af en knallert, omfattes af den foreslåede konfiskationsbestemmelse, uanset om den herved opnåede ulovlige maksimale hastighed er på mindre end 43 henholdsvis 64 km i timen.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 8, og § 2, stk. 3, samt bemærkningerne hertil og til afsnit 2.2. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Danske Motorcyklisters Råd og landsforbundet anfører, at forslaget efter rådets og landsforbundets opfattelse er en voldsom og unødigt skærpelse i forhold til gældende ret bl.a. henset til, at det ikke kan udelukkes, at ejeren (brugeren) aldrig har foretaget konstruktive ændringer ved knallerten. Rådet og landsforbundet finder desuden, at forslagets overgangsbestemmelse i § 2, stk. 3, er lovgivning med tilbagevirkende kraft, og at dette er i strid med almindelig praksis, når konsekvenserne drejer sig om konfiskation.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er det Justitsministeriets opfattelse, at det ud fra en færdselssikkerhedsmæssig betragtning ikke er afgørende, om en knallert kan køre for hurtigt som følge af konstruktive ændringer, som ejeren (brugeren) selv har foretaget, eller om knallerten evt. kan køre for hurtigt af grunde, som kan tilskrives f.eks. en tidligere ejer eller producenten. Som det ligeledes er fremhævet i bemærkningerne til lovforslaget, kan en knallert, der kan køre væsentlig hurtigere end de tilladte maksimale hastigheder, efter omstændighederne udgøre en betydelig risiko for færdselssikkerheden, og det er derfor efter Justitsministeriets opfattelse uhensigtsmæssigt, hvis det fortsat skal være en forudsætning for konfiskation af knallerten, at politiet tre gange har grebet den samme person i overtrædelse af reglerne.

For så vidt angår betingelserne for at ifalde et strafansvar for en knallerts ulovlige stand, som er en forudsætning for, at der kan ske konfiska-

tion, henvises i øvrigt til bemærkningerne i afsnit 3.1. til Advokatrådets hørings svar.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Lovforslaget indebærer ikke lovgivning med tilbagevirkende kraft. Det tilsigtes imidlertid med den foreslåede bestemmelse i § 2, stk. 3, (der i øvrigt er justeret efter høringsvaret fra Rigspoliti chefen, jf. afsnit 3.1. ovenfor) at etablere en hensigtsmæssig overgangsordning, der tager højde for den tekniske udvikling på området og for det skift mellem konfiskation i tredjegangstilfælde efter straffelovens almindelige regler, der er gældende ret indtil lovændringen træder i kraft, og den konfiskationsadgang i andengangstilfælde, der lægges op til med forslaget til ændring af færdselslovens § 133 a.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 2, stk. 3.

Advokatrådet anfører, at en forbruger, som uden skyld er i besiddelse af en knallert, der lider af en produktionsfejl, kan få konfiskeret knallerten, hvis den pågældende en gang tidligere inden for de seneste tre år, med eller uden egen skyld, som ejer eller bruger har gjort sig skyldig i en tilsvarende overtrædelse. Rådet påpeger, at forbrugeren i forhold til knallertforhandleren i givet fald vil kunne have krav på erstatning. Rådet savner i den forbindelse en redegørelse for, hvorvidt borgeren i den situation kan få udleveret den konfiskerede knallert med henblik på i en civil sag at føre bevis for, at knallerten led af en produktionsfejl.

Som det fremgår af afsnit 2.1. i bemærkningerne til lovforslaget, er der efter Færdselsstyrelsens vurdering en til vished grænsende sandsynlighed for, at en knallert, der kan køre hurtigere end henholdsvis 43 og 64 km i timen, er konstruktivt ændret, om end det ikke ganske kan udelukkes, at en produktionsfejl undtagelsesvis kan føre til en sådan ulovlig hastighed.

Hvis der på den baggrund skulle opstå en sag, hvor en knallertejer ønsker foretagelse af syn og skøn vedrørende en konfiskeret knallert i forbindelse med et civilt søgsmål mod producenten, må der i den konkrete sag findes en praktisk løsning herpå.

4. Befordring af børn på tohjulede motorcykler

Motorcykel Importørforeningen støtter forslaget og henviser herved bl.a. til, at det nugældende forbud mod befordring af børn under 135 cm på tohjulede motorcykler efter foreningens opfattelse er for vidtgående.

Motorcykelbranchens Landsforbund anfører i forlængelse af importørforeningens høringssvar, at der de sidste 20 år ikke er registreret motorcykeluheld med børn under 3 år og kun 5 personskadeuheld i aldersgruppen 3-6 år, hvoraf det seneste var i 1997, hvor bestanden var 59.864 enheder mod dagens 133.660 enheder.

MC Touring Club, Danske Motorcyklister's Råd og Initiativgruppen for Motorcykel-Børne-Touring finder, at bestemmelsen om, at et barn skal have en legemshøjde på 135 cm for at kunne sidde bag på en tohjulet motorcykel uden anvendelse af et barnesæde, er uhensigtsmæssig, fordi de relevante barnesæder typisk kun er konstrueret til børn i alderen ca. 2½ til 8 år. Skal børn over 8 år være iført en sikker påklædning, er sædet således ofte for lille, selv om barnet har en højde på under 135 cm.

Det foreslås derfor, at det også gøres lovligt at befordre børn på tohjulede motorcykler, hvis motorcyklen er indrettet således, at sædet yder god støtte, og barnet har mulighed for at holde fast og kan benytte faste fodhvilere.

MC Touring Club peger endvidere på, at ulykkesstatistikkerne ikke giver belæg for højdekravet på 135 cm, og at alderskravet på 5 år heller ikke har nogen sikkerhedsmæssig begrundelse. MC Touring Club anfører, at det strider mod de faktiske forhold, at børn under 5 år skulle være for små til at anvende styrhjelm. Der opfordres til, at bestemmelserne ændres tilbage til det, der var gældende før 2007, hvor det i tvivlstilfælde var op til domstolene at bedømme, om et barn sad forsvarligt.

Foreningen Liv og Trafik anfører, at det ikke er dokumenteret, at barnesæderne medfører færre trafikskader. Foreningen opfordrer til at sikkerheden af barnesæderne og konsekvenserne ved en indførelse af barnesæder bliver dokumenteret grundigt, inden forslaget behandles yderligere. Foreningen anfører i den forbindelse, at forslaget kan tænkes at medføre flere trafikskader på børn, idet det kan føre til mere transport af børn på motorcykler, som er den farligste transportform med flest dræbte pr. kørt kilometer.

Færdselsstyrelsen har på Justitsministeriets forespørgsel oplyst, at der findes tohjulede motorcykler, som originalt er forsynet med ryglæn, og hvor større børn vil kunne befordres lige så forsvarligt som på et særligt barnesæde. Hvis de originale fodhvilere ikke kan anvendes af barnet, skal der i givet fald monteres supplerende fodhvilere tilpasset barnets højde.

*På den baggrund har Færdselsstyrelsen anbefalet, at den foreslåede tilføjelse i færdselslovens § 52, stk. 5, 1. pkt., ændres til: ", medmindre barnet anvender et barnesæde **eller andet sikkerhedsudstyr**, der opfylder de krav, som fastsættes i medfør af § 68, og barnet er fyldt 5 år."*

I de bestemmelser, som Færdselsstyrelsen fastsætter i medfør af færdselslovens § 68, vil det herefter kunne fastsættes, at sikkerhedsudstyret til børn over en vis højde i stedet for barnesæder kan bestå af ryglæn og fodhvilere.

Lovforslaget er ændret i overensstemmelse hermed.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For så vidt angår spørgsmålet om 5-års grænsen og børns anvendelse af styrthjelm skal Justitsministeriet henvide til lovforarbejderne til den gældende bestemmelse i færdselslovens § 52, stk. 5, jf. afsnit 2.2. i bemærkningerne til lovforslag nr. L 71 B, folketingsåret 2006-07, hvor bl.a. følgende er anført:

"Sundhedsstyrelsen har over for Justitsministeriet bemærket, at styrthjelme i Danmark ifølge Færdselsstyrelsen skal være godkendt efter FN's Regulativ 22. I henhold til dette regulativ er der mulighed for at godkende styrthjelme til hovedstørrelser ned til 48 cm.

Sundhedsstyrelsen har endvidere oplyst, at hals- og nakkestrukturen hos børn med et hovedomfang på 48 cm og derover sædvanligvis vil være tilstrækkeligt udviklet til at tåle den belastning, som en styrthjelm medfører ved deceleration. Dette gælder uanset, om der er tale om befordring på en knallert med en hastighedsbegrænsning på 30 km/t eller 45 km/t eller en motorcykel, der med de gældende hastighedsgrænser højst må køre 130 km/t.

Sundhedsstyrelsen har endelig oplyst, at et hovedomfang på 48 cm vil være opnået af stort set alle børn på 5 år, mens det ved 3 års alderen vil være opnået af ca. 90 pct. af drengene og ca. 70 pct. af pigerne.”

Justitsministeriet finder på den baggrund fortsat ikke, at der er grundlag for at tillade befordring af børn under 5 år på tohjulede motorcykler.

5. Vejtransport af farligt gods

Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL) anfører, at det er betænkeligt, at justitsministeren efter forslaget bemyndiges til at afskære klageadgangen på området. Begge organisationer anfører i den forbindelse bl.a., at klageadgang er en garanti, der skal sikre, at der ikke træffes urigtige afgørelser. DTL finder, at det er meget betænkeligt, når bemyndigelsen til afskæring af klageadgang samtidig kombineres med en bemyndigelse til at henlægge regeludstedelsen og administrationen til andre myndigheder og til private. Dansk Erhverv peger på, at transport af farligt gods er forbundet med væsentlige samfundsmæssige og økonomiske interesser, og at dette yderligere taler for, at man er varsom med at afskaffe klageadgangen.

Dansk Erhverv og DTL mener desuden, at det er naturligt og nødvendigt at henlægge administrationen af reglerne om transport af gods hos én myndighed.

Afskæring af administrativ rekurs kræver udtrykkelig lovhjemmel. Der findes et større antal af sådanne hjemmelsbestemmelser i dansk ret, hvorefter en minister f.eks. ud fra betragtninger om en hensigtsmæssig forvaltning af det pågældende område kan vælge at afskære klageadgangen i forhold til en eller flere typer af afgørelser. I færdselsloven findes sådanne hjemmelsbestemmelser således allerede i §§ 37 og 134 a-c.

Justitsministeriet bemærker i øvrigt, at lovforslaget ikke medfører, at justitsministeren kan henlægge regeludstedelsen i medfør af færdselslovens § 82, stk. 5, til private, men alene administrationen af de regler, som fastsættes efter bestemmelsen.

Reglerne om transport af farligt gods er omfattende og af meget teknisk karakter og administrationen heraf forudsætter sagkundskab mv., der rækker ind over flere ministeriers ressortområder. Administrationen af reglerne vil derfor ikke umiddelbart kunne samles under én myndighed.

Der henvises til afsnit 4.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

6. Delegation af skatteministerens beføjelser efter færdselsloven og regler om klageadgang i forbindelse hermed

Dansk Erhverv anfører de samme synspunkter om forslaget om at give skatteministeren mulighed for at afskære klageadgangen på registreringsområdet, som organisationen anfører vedrørende forslaget om at give justitsministeren mulighed for afskæring af klageadgang på området for vejtransport af farligt gods, jf. afsnit 5 ovenfor.

Der henvises til Justitsministeriets bemærkninger i afsnit 5 ovenfor.