

Advokatrådet



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

jm@jm.dk

DATO: 10. februar 2010
J.NR.: 04-014802-10-0067
REF.: rmm-hfc

Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af føreretsfrakendelse mv.)

Ved e-mail af 11. januar 2010 har Justitsministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

Forslaget om skærpede straffe for særlig hensynsløs kørsel.

Forslaget indebærer en forhøjelse af strafferammen fra de eksisterende 1 års fængsel til 1½ års fængsel. Det fremgår imidlertid af bemærkningerne til lovforslaget, at den reelle hensigt med denne forhøjelse af strafferammen er at sende et signal til domstolene om, at strafpositionen ved førstegangsdømmelse skal stige fra de nuværende 10-14 dages fængsel til fremover 30 dages fængsel. Ved den foreslåede, forholdsvist markante, forhøjelse af strafferammen tilsigtes således hverken i førstegangstilfælde eller i tilfælde af gentagne overtrædelser, at domstolene skal idømme en straf, der overstiger eller ligger på niveau med den gældende strafferamme på et års fængsel.

Advokatrådet har ikke bemærkninger til, hvorvidt straffen konkret skal skærpes for hensynsløs kørsel, da dette beror på en politisk vurdering. Advokatrådet er endvidere opmærksom på, at det rent lovteknisk kan være vanskeligt at udforme ændringer i selve lovbestemmelsen, som udtrykker ønsket om en strafskærpelse mere præcist end gennem en generel forhøjelse af strafferammen. Advokatrådet finder det imidlertid lovteknisk uheldigt, at der gennemføres forhøjelser af strafferammer, som allerede rummer rigelig plads til sanktionering af både normalt tilfælde og grovere overtrædelser, alene med det formål at hæve strafpositionen med som her 15-20 dage. Rent lovteknisk kunne man således for så vidt i stedet sætte strafferammen ned, eller opdele strafbestemmelsen i normalt tilfælde og grovere tilfælde, og derefter med de samme bemærkninger, som angives i det fremlagte lovudkast, give anvisning på, hvordan strafpositionerne forudsættes at fordele sig. Såfremt der i fremtiden måtte være et

politisk ønske om på ny at hæve straffen for de omtalte forhold, vil det således med den anvendte teknik kunne føre til, at forskellen mellem den konkrete strafposition og strafferammen udvides yderligere. Advokatrådet finder den udvikling uheldig, blandt andet fordi strafferammer normalt også anvendes som en norm for, hvor alvorlig en overtrædelse anses for at være sammenlignet med andre overtrædelser.

Advokatrådet skal endvidere gøre opmærksom på, at en forhøjelse af strafferammerne som også anført i lovforslagets pkt. 3.3.2 indebærer, at der fremover vil være mulighed for at anvende strafprocessuelle tvangsindgreb – i det foreliggende tilfælde varetægtsfængsling – i sager efter færdselslovens § 118, stk. 6. Det fremgår ikke af lovforslaget, at denne konsekvens i sig selv beror på et politisk ønske, men nærmere er en refleksvirkning af den forhøjelse af strafferammen, som i sig selv alene er begrundet i et ønske om at hæve strafpositionen med 15-20 dage. Således fremgår det af lovforslaget, at der *principielt* vil være mulighed for varetægtsfængsling. Anvendelse af varetægtsfængsling indebærer et betydeligt indgreb i den enkeltes frihed, og bør derfor alene anvendes i tilfælde, hvor der skønnes at være et særligt behov herfor. Det fremgår ikke af lovforslaget, at der i de sager, der omfattes af forslaget, er konstateret et stigende behov for varetægtsfængsling, og Advokatrådet finder det derfor naturligt, at det indgår i den videre drøftelse af den anvendte lovgivningsteknik, om fremtidige varetægtsfængsling i disse sager vil være en naturlig, og tilsigtet følge af det politiske ønske om en skærpelse af strafniveauet.

Forslaget om skærpelse af straffen for uagtsom manddrab og uagtsom legemsbeskadigelse

Forslaget om ændring af straffelovens § 241 og § 249 er to-leddet. Således stilles der forslag om en præcisering af lovteksten, så der indsættes en henvisning til færdselslovens § 54. Advokatrådet har ikke bemærkninger hertil. Denne præcisering, der ikke i sig selv indikerer nogen forhøjelse af det gældende strafniveau, forudsættes desuden at være grundlag for en skærpelse af strafniveauet for uagtsom manddrab og uagtsom legemsbeskadigelse i forbindelse med spirituskørsel eller særlig hensynsløs kørsel. Det beror på en politisk vurdering, hvorvidt straffen i disse sager bør hæves, og Advokatrådet har således ikke bemærkninger hertil, men Advokatrådet finder, at der for så vidt lovteknisk er tale om lovgivning gennem lovforslagets bemærkninger, idet det politiske ønske ikke afspejler sig i selve lovforslagets tekst.

Konfiskation af motorkøretøjer

Det fremgår af lovforslaget, at de foreslåede ændringer af konfiskationsreglerne indebærer en fravigelse af det normale gentagelsesbegreb i strafferetten. Advokatrådet finder af hensyn til at sikre sammenhængen på det strafferetlige område, at det vil være hensigtsmæssigt, at der som led i drøftelsen af forslaget gennemføres en nærmere analyse af, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at gennembyrde det generelle gentagelsesprincip, herunder inddrage de hensyn, der hidtil har været bærende for dette princip.

Udenretlige vedtagelser af førerretsfrakendelser.

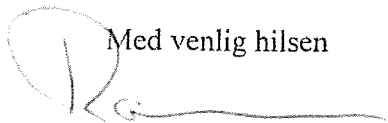
Lovforslaget indeholder en grundig redegørelse for de sagstyper, hvor der foreslås adgang til udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse, og Advokatrådet er enig i, at der for disse sager vil kunne opnås administrative lettelser, ligesom muligheden for en udenretlig vedtagelse af førerretskendelse kan være ønskelig, også for den sigtede, som derved kan spare tid og sagsomkostninger.

Imidlertid indeholder forslaget til § 119 a, stk. 2, overtrædelser, som i praksis ikke altid vil medføre en betinget frakendelse. Forslaget forudsætter derfor, at anklagemyndigheden (og politiet ved rapportoptagelsen) undersøger, om der kan foreligge formildende omstændigheder, der gør det betænkeligt at afgøre sagen udenretligt. Sådanne formildende omstændigheder vil ikke altid være beskrevet i sagsakterne, men kommer ofte frem under afhøringer i retten. Advokatrådet har forstået lovforslaget sådan, at det ikke er hensigten at ændre praksis for, hvornår der sker frakendelse, og at de (få) tilfælde, der i dag som en undtagelse ikke fører til frakendelse, ikke fremover ønskes at føre til frakendelse. Advokatrådet finder imidlertid, at det i praksis meget vel kan blive resultatet, blandt andet fordi føreren af motorkøretøjet vil blive vejledt af politiet om, hvordan praksis på området er i forbindelse med udstedelse af forlægget om frakendelse. I praksis vil det indebære, at politiet og anklagemyndigheden skal påtage sig de roller, som traditionelt tilkommer henholdsvis forsvarende og retten ved en judicial prøvelse.

De opremsede forhold kan ikke sammenlignes med spirituskørsel, hvor afgørelserne er fuldstændig forudsigelige ud fra promillens størrelse.

Advokatrådet har i sit retssikkerhedsprogram fra 2009 anbefalet, at der nedsættes et udvalg, hvis kommissorium skal være at kortlægge anvendelsen af administrative bødeforelæg samt at afdække de administrative og retssikkerhedsmæssige fordele og ulemper, der kan være forbundet hermed. Advokatrådet skal opfordre til, at der nedsættes et sådant udvalgsarbejde, og at det overvejes at lade den del af det foreliggende lovudkast, der berører anvendelsen af administrative sanktioner afvente et sådant mere grundlæggende arbejde.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen

Justitsministeriet
Færdsels- og våbenkontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

31. januar 2010

HØRINGSSVAR

Forslag til lov om ændring af Færdselsloven og straffeloven

Alkoholpolitisk Landsråd

- støtter forslaget om at indføre alkolåse i dømt spritbilisters biler
- foreslår at alkolåsens forebyggende egenskaber udnyttes bedre, således at virkningen i form af større trafiksikkerhed og færre dræbte og tilskadede i trafikken hurtigere opnås
- at alkolås som standard indføres i alle erhvervskøretøjer
- at alle der fradømmes kørekortet på grund af spirituskørsel, uanset promillen, skal have installeret alkolås for at generhverve kørekortet
- at der indledes en registrering af trafikuheld hvor promillen måles til mellem 0,2 til 0,5 promille
- at der indføres øget tilfældig politikontrol

Alkoholpolitisk Landsråd mener at der, ud over det i lovforslaget anførte, med en udvidet anvendelse af alkolåsen ligger et uudnyttet og stort trafiksikkerhedsmæssigt forebyggende potentiale.

I Danmark er der en generel opfattelse og aksept af at trafik og alkohol ikke hører sammen. Denne holdning skal i en styrkelse af trafiksikkerheden udnyttes mest muligt.

Alkoholpolitisk Landsråd foreslår, at der som standard installeres alkolås i alle erhvervskøretøjer. Sverige startede i 1999 et primær forebyggelsesprogram til hindring af spirituskørsel i busser, lastbiler og taxi. Resultaterne viser, at alkolås i erhvervskøretøjer er blevet godt modtaget og akcepteret af professionelle chauffører, arbejdsgivere og passagerer og at antallet af køretøjer med alkolås som et primært forebyggende tiltag, er hurtigt stigende (Alcohol in Europe - A public health perspective: Anderson and Baumberg, European Commission).

Ifølge det ny lovforslag skal spritdømte, ved en promille på 2,0 og i gentagelsestilfælde 1,2, have monteret alkolås for at kunne generhverve kørekortet. Vi mener, at dette vil få en for begrænset virkning, da kun få vil blive dømt med en promille på 2 eller derover. I gentagelsestilfælde er grænsen i lovforslaget sat til 1,2 promille. Indførelse af alkolås anser vi primært som et skadesforebyggende tiltag og ikke som en straf. Derfor er der gode argumenter for at indføre alkolås hos enhver, der bliver fradømt kørekortet på grund af spiritus, uanset promillen, - og som ønsker at generhverve kørekortet. Derved udnyttes alkolåsen forebyggende potentiale bedre til gavn for traiksikkerheden.

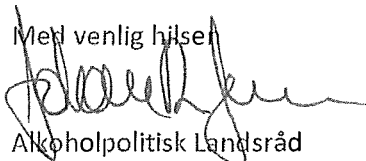
I 1990 ændrede Sverige promillegrænsen fra 0,5 til 0,2. Dette har medført en reduktion i de alkoholrelaterede trafikuheld med dødelig udgang mellem 8% og 10% (Alcohol in Europe - A public health perspective: Anderson and Baumberg, European Commission).

Alkoholpolitisk Landsråd foreslår, at der igangsættes en arbejde, der kan danne grundlag for vurdering af en reduktion af promillegrænsen fra 0,5 til 0,2. Dette arbejde skal bl.a. indebære en registrering af trafikuheld, hvor den eller de involverede parter måles til en promille over 0,2.

23 internationale studier viser at øget politikontrol, uden at der er begået en trafikforseelse, reducerede antallet af trafikuheld med dødelig udgang med mellem 13% og 36%, reduktionen af trafikuheld uden personskader var lidt mindre (Alcohol in Europe - A public health perspective: Anderson and Baumberg, European Commission).

I MandagMorgen og Trygfondens rapport "Fremtidens alkoholpolitik – ifølge danskerne" fra juni 2009 fremgår det 61% af danskerne er tilhængere af at promillegrænsen sænkes for mænd under 25 år, 53% menr at straf til berusede cyklister skærpes. Rapporten viser bl.a. at danskerne er parate et større offentligt ansvar og indgriben til gavn for trafiksikkerheden.

Med venlig hilsen



Alkoholpolitisk Landsråd
Johan Damgaard Jensen
generalsekretær

Justitsministeriet
Slotholmsgade 10
1216 København K

Rømersgade
Den 3. februar 2010

Høring over forslag til ændring af færdselsloven og straffeloven (vanvidskørsel mv.)

Justitsministeriet har med brev af 11. januar 2010 fremsendt et lovudkast med anmodning om eventuelle bemærkninger.

Det er ikke acceptabelt, at borgeres liv og lemmer udsættes for fare som følge af spirituskørsel eller al for høj hastighed, og Dansk Cyklist Forbund kan tilslutte sig, at der sættes ind med præventive foranstaltninger i forhold til trafikanter, der groft tilsidesætter hensynet til deres medtrafikanter.

Forslaget tager imidlertid ikke tilstrækkeligt hensyn til den adfærd, som bør kræves i byerne, hvor der af hensyn til den lokale trafik kan være indført hastighedsgrænser på 20, 30 eller 40 km i timen. Vi mener, at det også kan være "særlig hensynsløs kørsel", hvis en bil fx kører 80 km i timen i en zone med hastighedsgrænse på 50 km i timen.

Fart er (ifølge Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan) den største trafiksikkerhedsudfordring, hvilket også er budskabet i den ny tværanalyse fra HVU. Næsten halvdelen af de undersøgte ulykker kunne være undgået, hvis farten havde været afpasset efter forholdene.

Det er Færdselssikkerhedskommissionens vurdering, at der ikke er tilstrækkeligt fokus på, hvor alvorlige ulykker bliver ved overskridelser på selv 10-20 km i timen¹. Fodgængere og cyklister, der bliver ramt af en bil med 30 km i timen har en risiko på 5 ud af 100 for at blive dræbt, mens risikoen er 40 ud af 100, når farten er 50 km i timen².

HVU mener ligeledes, at det er et problem, at mange trafikanter er "risikoblinde" og kører for hurtigt efter forholdene uden at have forståelse for den fare, de udsætter sig selv og andre for.

Færdselsloven bør understøtte den grønne transportpolitik fra januar 2009, som lægger op til, at flere – især på korte ture i byerne – skal bevæge sig på cykel eller til fods. Og et meget væsentligt virkemiddel er i den forbindelse fartnedsættelser, som kan gøre det mere sikkert og trygt at færdes som blød trafikant.

Lave hastighedsgrænser gør det ikke alene. Der må også arbejdes på, at bilisterne overholder grænserne. Dansk Cyklist Forbund kan tilslutte sig, at der i byområder med lave hastighedsgrænser

¹ Færdselssikkerheds Kommissionen anbefaling nr. 50 om behovet for fartkampagner.

² Færdselssikkerheds Kommissionens anbefaling nr. 91 om undersøgelse af virkning af lavere fartgrænser i bykerner.

sker en udbredelse af ubemandet, fastmonteret, automatisk trafikkontrol (ATK) med digital teknik til fotos³.

I forhold til det fremsendte lovudkast skal vi gøre opmærksom på to problemer:

1. Forslaget ændrer ikke på afgrænsningen af, hvad der skal til for, at der foreligger "særlig hensynsløs kørsel" og "uagtsomt manddrab".
2. Bestemmelsen om ubetinget frakendelse af førerretten, hvis man kører dobbelt så stærkt, som man må, er begrænset til situationer, hvor farten er mere end 100 km i timen.

Angående det første punkt mente Højesteret i en ny dom afsagt den 13. januar 2010 (sag 184/2009), at det ikke var "særligt hensynsløst" at køre over 85 km i timen i vådt føre, hvor hastighedsgrænsen var 50 km i timen på en vej med stiplede midterlinje og med kombineret fortov/cykelsti i siderne, adskilt fra kørevejen med en bred hvid stribe. En 6-årig dreng blev kørt ihjel, idet bilisten foretog en "ikke nærmere klarlagt manøvre", der medførte, at bilen skred over i den modsatte vejside og ramte drengen på cykelstien.

Man kan spørge, om det ikke er særligt hasarderet at have en hastighedsoverskridelse på 70 % i vådt føre på en vej, hvor fodgængere og cyklister færdes langs vejsiden? En sådan adfærd er i hvert fald ikke med til at betrykke forholdene for kvarterets bløde trafikanter.

Angående det andet punkt henvises til lovudkastets § 1, nr. 17. For os at se er det mindst lige så alvorligt at køre dobbelt så stærkt, som man må, i bymæssig bebyggelse med en lav hastighedsgrænse som på en motorvej forbeholdt bilister, uanset om hastigheden er under 100 km i timen.

Som baggrund for forslaget er henvist til de almindelige bemærkninger pkt. 3.6, herunder Rigsadvokatens overvejelser. Rigsadvokaten nævner, at høj hastighed både øger ulykkesrisiko og risiko for skadesomfang, men det er samtidig Rigsadvokatens opfattelse, at ubetinget frakendelse af førerretten kan være en "uforholdsmæssig reaktion" ved særligt lave hastighedsgrænser på 30 og 40 km i timen, "når der henses til, at hastigheder i dette niveau kan forekomme som følge af manglende opmærksomhed hos bilisten på skiltning mv."

De særligt lave hastighedsgrænser anvendes jo netop, hvor det skønnes påkrævet af hensyn til cyklister og fodgængere, f.eks. ved skoler eller hvor fodgængere trygt skal kunne krydse en vej. Her forventer de øvrige trafikanter netop den reducerede fart. Ved påkørsel vil fart dræbe, hvad enten der køres over eller under 100 km i timen.

Det bør efter vor opfattelse ikke være mere lempeligt for bilister at overse skilte i byer og køre dobbelt så stærkt som hastighedsgrænsen som på lande- og motorveje. I bytrafikken bør det ikke overraske, at der kan være fastsat lave hastighedsgrænser af hensyn til sikkerheden for blandt andre børn og ældre medborgere.

Med venlig hilsen

Claus S. Hansen
Landsformand i Dansk Cyklist Forbund

Jens Loft Rasmussen
Direktør i Dansk Cyklist Forbund

³ Færdselssikkerheds Kommissionens anbefaling nr. 18

Andreas Emil Christensen

Fra: Rolf Skovlække [skovloekke@dmc-org.dk]

Sendt: 2. februar 2010 20:51

Til: Andreas Emil Christensen

Emne: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven

Sags nr. 2009-801-0029 / dateret 11. januar 2010.

Danske Motorcyklisters Råd, DMC, fremsender hermed følgende kommentarer til lovforslaget:

Begrebet "vandvidskørsel" er et medieskabt begreb, som absolut bør holdes på afstand af Færdselslovens og Staffelovens spilleregler og den tilhørende jura.

Afsnit 3.2:

DMC har bemærket den relativt beskedne brug af alkohol i de andre nordiske lande; dette under henvisning til den forbundne økonomi ved ordningen, og da lovforslaget lægger op til en tilsvarende egenbetaling synes ordningen ikke at kunne blive mere udbredt end det er tilfældet i de lande, der refereres til.

Afsnit 3.3:

En skærpet indsats over for hensynsløs og risikobetonet adfærd i trafikken kan synes fornuftig nok, men uden at det medfører i sig selv vurderes at have en væsentlig sikkerhedsmæssig betydning i dagligdagen, idet forseelsen kun kan sanktioneres hvis den "bliver opdaget" af myndighederne. Det sker allerede nu når der er sket personskade og lignende, men sanktionen begrænses i et vist omfang af fremskaffelse af bevisbyrde.

Forhold omkring bevisbyrden ændres ikke ved lovforslaget – kun sanktionen øges.

Lovforslaget sigter da også primært på gentagelsestilfælde, f.eks. ved vigepligtforseelser og lignende, hvilket reelt nok er mest udbredt i.f.m. Politiet's eftersættelser og derfor ikke en væsentlig faktor for den almindelige borgers oplevelse af trafikken.

At en del motorcyklister bliver ramt netop ved vigepligtforseelser ændres næppe ved at focus i lovforslaget rettes mod gentagelsestilfælde, hvor førnævnte nok bedre kan betegnes som enkeltstående tilfælde, som i forvejen sanktioneres.

Afsnit 3.4:

Ingen bemærkninger.

Afsnit 3.5:

En stramning af reglerne for konfiskation af køretøjer synes ikke umiddelbart at være nødvendig.

I forvejen er praksis formuleret således at det ligger på linie et myndighedsovergreb på ejendommen, specielt for samlevende, der måske ikke er bekendt med tidligere forhold i relation til Færdselsloven – eller er sådanne tilfælde dækket af §133a stk. 5 i lovforslaget?

Afsnit 3.6:

Overskridelse af hastighedsgrænser behøver ikke have noget med harsaderet kørsel at gøre, hvilket i øvrigt også implicit fremgår af bemærkningerne fra Rigsadvokaten.

Mange vejstrækninger i såvel indland som udland kan under hensyntagen til trafik- og vejrforhold sagtens befærdes med hastigheder over 200 km/t – så at fastlægge dette som grænsen for ubetinget frakendelse af førerretten synes skudt over målet.

I forvejen er hastighedsfocusering som et entydigt risikomoment fremført i en sådan grad at mange danske motorførere er til fare for sig selv og andre når de bevæger sig uden for landets grænser.

Med venlig hilsen

formand f. Danske Motorcyklisters Råd

Rolf Skovlække

03-02-2010

Sag nr. 09/2962

Dokumentnr. 6370/10

Nina Suenson

Tel.

E-mail:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven Høringsvar fra Danske Regioner

Danske Regioner har pr. 11/1/2010 modtaget høringsbrev fra Justitsministeriet angående forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven. Forslaget omhandler bl.a. generhvervelse af kørekort for spritbilister, alkoholåse og ensretning af loven ift. spiritus- og narkotikakørsel.

Indledningsvist skal der tages forbehold for, at høringen ikke har været behandlet politisk. Herunder gives kommentarer til en række udvalgte dele af forslaget.

Alkolås

Danske Regioner finder det generelt positivt at give spiritusbilister mulighed for at generhverve førerretten efter to år, hvis de får installeret en alkolås hurtigere i bilen. Det vurderes at være en motiverende faktor for mange i målgruppen, at de hurtigt kan komme til at køre bil igen. Særligt i yderområde, hvor den kollektive trafik er svag.

Det kan dog undre, at man i forslaget ikke giver samme mulighed til spiritusbilister med store promiller, der efter vores vurdering også vil være motiveret for at få nedsat frakendelsestiden ved at få installeret alkolås. Det er erfaringen fra de regionalt drevne alkohol- og trafikkurser, at mange fra denne målgruppe erkender, de har brug for hjælp til at undgå spirituskørsel igen.

Samtidig er det dog en målgruppe, som har brug for en motiverende faktor for at ændre deres trafikadfærd. Den form for yderligere sanktion, som lovforslaget lægger op til, vurderes ikke at have effekt for denne gruppe, da det – hvis de får lov til at være uden kørekort i 5 år – vil være vanskeligt at skabe motivation hos dem ift. at skabe forandringer i deres trafikadfærd.

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00
F 35 29 83 00
E regioner@regioner.dk

Endelig foreslås det, at der – i perioden med alkohol – stilles supplerende krav som f.eks. samtaler hos Kriminalforsorgen eller på alkoholambulatorierne. Det er vurderingen, at effekten af perioden vil blive større, hvis bilen får mulighed for samtaler med en professionel i perioden.

Side 2

Ensartede regler for spiritus- og narkotikakørsel

Danske Regioner finder ensretningen positiv, idet det ikke giver mening, at straffen for narkotikakørsel er lavere end den for spirituskørsel.

Sprogvalg

Danske Regioner skal afslutningsvis opfordre til, at man i lovforslaget anvender begrebet ”personer med et alkoholproblem” i stedet for ord som ”alkoholist” og ”alkoholmisbruger”. Erfaringer fra de regionale alkohol- og trafikkurser viser, at det er vigtigt med en anerkendende tilgang, hvis man ønsker at motivere den pågældende målgruppe til at ændre trafikadfærd. ”Alkoholist” og ”alkoholmisbruger” kan i denne sammenhæng synes stigmatiserende. Der opfordres desuden til, at begrebet i lovforslaget defineres mere indgående.

Med venlig hilsen
Nina Suenson

Andreas Emil Christensen

Fra: R. Arnt [arnts@dk-u.dk]
Sendt: 1. februar 2010 17:03
Til: Andreas Emil Christensen
Emne: VS: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven - Justitsministeriets journalnr. 2009-801-0029

Vedhæftede filer: Lovforslag.pdf; Høringsliste.doc; AEC40670.doc

Kære Andreas Christensen

Dansk Kørelærer-Union skal hermed fremkomme med vores bemærkninger til det modtagne udkast:

§ 60 b. lyder således” Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en kontrollerende køreprøve. Er førerretten frakendt betinget som følge af spirituskørsel, skal føreren forinden have gennemført et kursus i alkohol og trafik (A/T-kursus). Førerretten inddrages, hvis den kontrollerende køreprøve ikke består, eller vedkommende nægter at medvirke til den. Kontrollerende køreprøve skal dog ikke aflægges, hvis domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen. Beståelse af en køreprøve fritager ikke for gennemførelse af A/T-kursus.”

Dansk Kørelærer-Union skal anmode Justitsministeriet om at tilsikre, at fristen for aflæggelse af den kontrollerende køreprøver fastsættes til minimum 4 måneder og gerne til 5 måneder. Vi er desværre bekendt med, at den nuværende frist på 3 måneder, giver anledning til inddragelse af kørekort. Årsagen til disse inddragelser skal findes i de lange ventetider, der i perioder opleves ved Politiet og som ikke gør det muligt at aflægge den kontrollerende køreprøve inden for den nuværende frist.

Med venlig hilsen



Dansk Kørelærer-Union
 René Arnt
 Landsformand
 telefon +45 40 84 45 42
 mail: landsformand@dk-u.dk
 www.dk-u.dk

Fra: Andreas Emil Christensen [mailto:aec@jm.dk]

Sendt: 11. januar 2010 11:06

Til: kl@kl.dk; dtl@dtl.eu; noah@noah.dk; trafikoffer@fft.dk; regioner@regioner.dk; skovlokke@gmail.com; gat@ankl.dk; er@homannlaw.dk; info@sikkertrafik.dk; kontakt@alkoholpolitik.dk; mail@danskeadvokater.dk; gc@transport.dtu.dk; di@di.dk; 3f@3f.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; post@retssikkerheds-fonden.dk; center@humanrights.dk; dtr@taxi.dk; hoeringer@fbr.dk; \$Direktoratet for Kriminalforsorgen; mclf@mc-dk.dk; post@cat-taxi.dk; fdm@fdm.dk; dv@dv.dk; jlo@domstol.dk; Formanden@dkl.nu; politi@politi.dk; Post@shret.dk; dt@datatilsynet.dk; kjeld.a.larsen@get2net.dk; livogtrafik@yahoo.dk; trgadm@plan.aau.dk; tn@mctc.dk; forbrugerombudsmanden@fs.dk; erikfinnich@webspeed.dk; R. Arnt; dcf@dcf.dk; mail@politiforbundet.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; samfund@advokatsamfundet.dk

Emne: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven - Justitsministeriets journalnr.

2009-801-0029

Se venligst vedhæftede filer.

Med venlig hilsen

Andreas Christensen

JUSTITS

Andreas Emil Christensen
Fuldmægtig

Tlf.: 7226 8586
Mail: aec@jm.dk

Slotsholmsgade 10
1216 København K
7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Denne mail er scannet af Comendo A/S og fundet virusfri.

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Att.: Karina Kok Sanderhoff

Sendt til: jm@jm.dk og
ksa@jm.dk

4. februar 2010

Vedrørende høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven - Justitsministeriets sagsnr. 2009-801-0029

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

E-post
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

J.nr. 2010-111-0044
Sagsbehandler
Kristian Gyde Poulsen
Direkte 3319 3215

Ved e-post af 11. januar 2010 har Justitsministeriet anmodet Datatilsynet om bemærkninger til et fremsendt udkast til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven.

Datatilsynet skal herefter udtale følgende:

1.1. Lovforslaget indebærer indførelse af en ordning med alkolåse i sanktions-systemet vedrørende spirituskørsel. Ifølge de almindelige bemærkninger til lovforslaget, afsnit 3.2.2, er en alkolås en teknisk anordning, som kobles til tændingssystemet i et motorkøretøj, f.eks. en personbil. Før køretøjet kan startes, skal føreren blæse i et mundstykke, hvorefter mængden af alkohol i udåndingsluften kontrolleres.

Det fremgår endvidere af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, afsnit 3.2.2, at en alkolås har en hukommelsesfunktion (en log), som opbevarer en række data om brugen af alkolåsen. Det kan således ved kontrol af alkolåsen bl.a. aflæses, hvornår køretøjet er startet eller forsøgt startet, hvilken promille der er blevet målt i en given periode, og om der har været forsøg på manipulation med alkolåsen.

Det fremgår herudover af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at justitsministeren administrativt kan fastsætte regler om indholdet og gennemførelsen af den kontrollerende køreprøve, A/T-kursus, den foreslåede obligatoriske alkolåsordning og den særlige køreundervisning i forbindelse med kørselsforbud.

1.2. Ud fra de foreliggende oplysninger står det ikke Datatilsynet klart, om der sker en registrering af oplysninger i alkolåsen, hvilke oplysninger man forestiller sig registreret, og om den registrering, der i givet fald finder sted, vedrører identificerbare personer¹. Det står herudover ikke Datatilsynet klart, om behandlingen ved alle typer alkolåse sker elektronisk.

¹ Ved udtrykket *identificerbar person* skal forstås en person, der direkte eller indirekte kan identificeres, bl.a. ved et identifikationsnummer eller et eller flere elementer, der er særlige for en given persons fysiske, fysiologiske, psykiske, økonomiske, kulturelle eller sociale identitet.

Persondataloven² gælder ifølge lovens § 1, stk. 1, for behandling af personoplysninger, som helt eller delvis foretages ved hjælp af elektronisk databehandling, og for ikke-elektronisk databehandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register.

Ved "personoplysninger" forstås ifølge lovens § 3, nr. 1, enhver form for information om en identificeret eller identificerbar fysisk person (den registrerede).

Ved "behandling" forstås ifølge lovens § 3, nr. 2, enhver operation eller række af operationer med eller uden brug af elektronisk databehandling, som oplysningerne gøres til genstand for. Omfattet af begrebet er f.eks. indsamling, registrering, videregivelse og opbevaring.

Datatilsynet er derfor usikker på, i hvilket omfang persondataloven finder anvendelse på den behandling og registrering af oplysninger, der foregår i selve alkolåsen, og hvem der i givet fald er dataansvarlig for en sådan behandling af personoplysninger. Datatilsynet finder, at Justitsministeriet må overveje dette spørgsmål i det videre arbejde med ordningen.

2.1. Det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, afsnit 3.2.6.2, at Justitsministeriet forventer, at salg eller udlejning af alkolåse og installation af disse kan ske i privat regi på markedsvilkår.

Det fremgår endvidere af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, afsnit 3.2.6.2, at der til alkolåsordningerne bl.a. vil blive knyttet vilkår om, at føreren med jævne mellemrum, f.eks. hver anden eller tredje måned, for egen regning skal lade køretøjet og alkolåsen kontrollere og aflæse. Formålet med kontrollen vil navnlig være at sikre, at alkolåsen fortsat virker korrekt, og at der ikke i strid med vilkårene for alkolåsordningen er sket (forsøg på) manipulation eller deaktivering af alkolåsen. Justitsministeriet forventer, at denne kontrol skal udføres i privat regi med indberetning til den relevante myndighed.

Der er således lagt op til, at private udbydere af alkolåse i vidt omfang skal behandle oplysninger om personer, der har en alkolås i deres bil.

2.2. Det er Datatilsynets opfattelse, at en oplysning om, at en person har en alkolås i sin bil, som skal kontrolleres og aflæses, må anses for en oplysning om strafbare forhold omfattet af persondatalovens § 8, idet det heraf kan udledes, at den pågældende har begået et strafbart forhold og er pålagt en sanktion herfor.

² Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer.

Oplysninger om målt promillestørrelse må endvidere – i hvert fald i visse tilfælde – anses for at være oplysninger om ”andre rent private forhold” omfattet af persondatalovens § 8.³

Lovforslaget indebærer således, at private udbydere af alkohol i forbindelse med salg eller udlejning af alkohol, installation af disse samt kontrol og aflæsning heraf skal behandle oplysninger om strafbare forhold samt eventuelt oplysninger om andre rent private forhold omfattet af persondatalovens § 8.

Såfremt der skal ske indberetning fra de private udbydere af alkohol til den relevante myndighed, vil der endvidere ske videregivelse af oplysninger omfattet af persondatalovens § 8.

2.3. Dette rejser efter Datatilsynets opfattelse spørgsmål om, på hvilket retligt grundlag behandlingen og videregivelsen af de følsomme oplysninger sker.

Private må behandle oplysninger omfattet af persondatalovens § 8, hvis den registrerede har givet sit udtrykkelige samtykke hertil, jf. persondatalovens § 8, stk. 4, 1. pkt. Herudover kan behandling ske, hvis det er nødvendigt til varetagelse af en berettiget interesse, og denne interesse klart overstiger hensynet til den registrerede, jf. § 8, stk. 4, 2. pkt.

Oplysninger omfattet af persondatalovens § 8 må ikke *videregives* uden den registreredes samtykke, jf. persondatalovens § 8, stk. 5, 1. pkt. Videregivelse kan dog ske uden samtykke, når det sker til varetagelse af offentlige eller private interesser, herunder hensynet til den pågældende selv, der klart overstiger hensynet til de interesser, der begrunder hemmeligholdelse, jf. persondatalovens § 8, stk. 5, 2. pkt.

Såfremt det er tilsigtet, at private udbydere af alkohol systematisk skal behandle og videregive oplysninger om strafbare forhold samt eventuelt oplysninger om andre rent private forhold omfattet af persondatalovens § 8 uden samtykke, indebærer det efter Datatilsynets opfattelse en fravigelse af persondataloven.

Datatilsynet skal i den forbindelse understrege, at en fravigelse af persondataloven skal ske i lov og ikke i administrativt fastsatte regler. En fravigelse af persondataloven bør således underkastes en politisk beslutningsproces og bør efter Datatilsynets opfattelse kun gennemføres, hvis vægtige samfundsmæssige hensyn taler herfor.

Datatilsynet skal endvidere bemærke, at en fravigelse af persondatalovens regler forudsætter, at fravigelsen ikke er i strid med internationale forpligtel-

³ Jf. herved Datatilsynets årsberetning 2003, side 89.

ser, herunder databeskyttelsesdirektivet⁴. Tilsynet skal i denne forbindelse særligt henvide til databeskyttelsesdirektivets artikel 8, stk. 5.

2.4. Datatilsynet skal henlede opmærksomheden på, at private udbyderes behandling af følsomme oplysninger, jf. persondatalovens §§ 7 og 8, medfører anmeldelsespligt til og krav om forudgående tilladelse fra Datatilsynet efter reglerne om anmeldelse af behandlinger, der foretages for en privat dataansvarlig, jf. persondatalovens kapitel 13.

2.5. Datatilsynet skal i øvrigt bemærke, at behandling af personoplysninger hos private udbydere af alkohol skal tilrettelægges i overensstemmelse med persondatalovens § 5 og § 41, stk. 3.

3. Det bemærkes for en god ordens skyld, at det følger af persondatalovens § 57, at der ved udarbejdelse af bekendtgørelser, cirkulærer eller lignende generelle retsfor skrifter, der har betydning for beskyttelse af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet.

4. Datatilsynet forudsætter i øvrigt, at persondatalovens bestemmelser vil blive iagttaget i forbindelse med de behandlinger af personoplysninger, der vil ske som følge af lovforslagets bestemmelser.

Med venlig hilsen

Janni Christoffersen
Direktør

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger.



JUSTITS MINISTERIET
Direktoratet for Kriminalforsorgen

**Justitsministeriet
Færdsels- og våbenkontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K**

København, den **04 FEB. 2010**

Journalnr.: JUR 10-112-0009
(Bedes anført ved henvendelse)
Reference VG
Direkte telefon 72 55 47 03

Vedr. høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven

Under henvisning til Justitsministeriets skrivelse af 11. januar 2010, j.nr. 2009-801-0029, skal det oplyses, at Direktoratet for Kriminalforsorgen har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Ad forslagens § 1, nr. 20

Det foreslås bl.a., at der indføres en valgfri mulighed for at generhverve førerretten 1 år før den oprindelige frakendelsesperiodes udløb på betingelse af, at den pågældende dels lader sig undersøge for et eventuelt behandlingskrævende alkoholmisbrug og i givet fald går i behandling, dels deltager i en alkoholordning i 2 år.

Det fremgår i den forbindelse af bemærkningerne til lovforslaget, at det forudsættes, at personundersøgelsen skal foretages af Kriminalforsorgens personundersøgere, og at udgiften hertil skal afholdes af spiritusbilisten selv.

Direktoratet er enig i, at det vil være hensigtsmæssigt, at Kriminalforsorgens afdelinger i Frihed udfærdiger vurderinger (mini-personundersøgelser) af de mulige deltageres behandlingsbehov. Direktoratet har heller ingen bemærkninger til, at deltagerne selv må afholde de relativt lave udgifter til undersøgelsen, som typisk vil ligge på knap 900 kroner.

Det fremgår af lovbemærkningerne, at det skal overvejes, om Kriminalforsorgen skal forestå tilsynet for deltagere, der er i behandling. Administration af hele ordningen, herunder et eventuelt tilsyn af kriminalforsorgen, skal endvidere fastsættes i en bekendtgørelse.

Direktoratet for Kriminalforsorgen finder det naturligt at forestå tilsynet med denne gruppe deltagere. Tilsynet vil i givet fald ligne den type tilsyn, der i dag praktiseres over for gruppen af spritbilister, som har vilkår om deltagelse i behandling.

Det fremgår af lovbemærkningerne, at det i forbindelse med administrationen forventes at indebære meromkostninger, som deltagerne selv skal stå for, når bortses fra selve behandlingen.

Direktoratet er enig i, at tilsynsforløb med denne målgruppe vil medføre meromkostninger. Direktoratet finder det dog betænkeligt, hvis deltagerne skal afholde udgifterne ved selve tilsynet, mens alle andre tilsynsklienter ikke skal.

Direktoratet skal endvidere henlede opmærksomheden på, at den svenske model, som er omtalt i bemærkningerne til lovforslaget, også bygger på, at udgifterne dækkes af den enkelte deltager, og at evalueringen af denne model er, at kun 11 % af de personer, som var i målgruppen, sagde ja til at deltage. Evalueringsrapporten peger således på, at næsten 9 ud af 10 havde manglende økonomi som den primære årsag til, at man ikke valgte at deltage.

Det skal bemærkes, at direktoratet ikke finder, at det i givet fald bør være Kriminalforsorgens opgave at skulle opkræve et eventuelt gebyr/betaling for hverken tilsyn eller personundersøgelse.

Ad forslagets § 1, nr. 7

Lovforslaget indeholder endvidere forslag om skærpelse af færdselslovens § 118, stk. 6, vedr. straffen for særlig hensynsløs kørsel fra nugældende 1 år til 1 år og 6 måneder med en minimumstraf på 30 dage.

Hertil kommer, at kørsel omfattet af færdselslovens § 118, stk. 6, efter omstændighederne samtidig vil kunne indebære en eller flere overtrædelser af straffelovens bestemmelser. Det gælder navnlig uagtsomt manddrab efter straffelovens § 241, uagtsom betydelig legemsbeskadigelse efter § 249 og forsætlig forvoldelse af nærliggende fare for nogens liv eller førlighed efter § 252, stk. 1. Det foreslås således tillige at forhøje strafudmålingsniveauet for § 241 relaterede færdselsforseelser fra nugældende 10-12 måneder til 16-18 måneder for mindre forseelser. Det forudsættes endvidere, at de groveste tilfælde fremover skal føre til straffe på op til 5 års fængsel, hvor der i praksis tidligere har været idømt straffe på 2 ½ til 3 års fængsel. Det foreslås desuden, at der sker en forhøjelse af straffen i § 249 relaterede færdselsforseelser således, at straffen forhøjes fra 2-5 måneders fængsel til 6-8 måneders fængsel. Vedrørende straffelovens § 252 bemærkes, at den udmålingspraksis, som domstolene fremover på baggrund af lovforslaget vil fastlægge i forhold til sager omfattet af straffelovens § 241 og § 249, må forventes at få en afsmittende betydning for domstolenes strafudmåling i færdselssager omfattet af straffelovens § 252 om forsætlig fareforvoldelse.

Det er Kriminalforsorgens opfattelse, at strafskærpelserne vil kunne medføre et væsentligt øget antal varetægtsarrestanter og afsonere i Kriminalforsorgens institutioner.

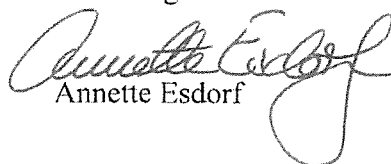
De nærmere beregninger af de straffemæssige konsekvenser, herunder omfanget af den målgruppe der er omfattet af lovforslaget, fremgår imidlertid ikke af lovforslaget. Direktoratet har ikke selv mulighed for at foretage de nødvendige dataudtræk og har på den baggrund kontaktet Justitsministeriets forskningsenhed. Forskningsenheden har oplyst, at der ikke er foretaget beregninger/vurderinger af lovforslagets konsekvenser på en kommende strafmasse.

På den baggrund er det derfor vanskeligt at sige noget om, hvilke konsekvenser lovforslaget vil få for belægget i Kriminalforsorgens institutioner. Som nævnt ovenfor må det imidlertid formodes, at strafskærpelserne vil få en væsentlig indflydelse på kapacitetsbehovet.

Det skal bemærkes, at Kriminalforsorgen har haft et højt belæg i den lukkede sektor i 2008 og 2009, herunder særligt i arrestsektoren. Denne udvikling er fortsat ind i 2010, hvor der den 3. februar 2010 var 1349 varetægtsarrestanter, hvilket dels er et af de højeste niveauer i nyere tid, dels er usædvanligt højt for årstiden. Samme dag var den samlede udnyttelse i arresthuse- ne på 97,6 %. Hertil kommer, at Kriminalforsorgens prognose for 2010 - blandt andet som konsekvens af våben- og bandepakkerne - forudser et væsentligt underskud af kapacitet.

I forbindelse med Folketingets behandling den 28. januar i år af forespørgsel nr. F 16 om ressourcer til Kriminalforsorgen er det besluttet, at der skal igangsættes et analysearbejde med henblik på at fastlægge Kriminalforsorgens fremtidige kapacitets- og sikkerhedsbehov. Direktoratet går ud fra, at der i forbindelse med dette analysearbejde tages højde for det øgede kapacitetsbehov, der følger af det aktuelle lovforslag.

Med venlig hilsen


Annette Esdorf

Domstolsstyrelsen



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Sendt elektronisk til jm@jm.dk

Store Kongensgade 1-3
1264 København K
Tlf. +45 70 10 33 22
Fax +45 7010 4455
post@domstolsstyrelsen.dk
CVR nr. 21-65-95-09
EAN-nr.5798000161184

J. nr. 2010-4101-0004-2
Sagsbeh. Johann Herzog
Dir.tlf.
Mail joh@domstolsstyrelsen.dk

2. februar 2010

Høringssvar

Domstolsstyrelsen har modtaget Justitsministeriets høring af 11. januar 2010 over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven.

Domstolsstyrelsen har ingen bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Johann Herzog

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Att.: Andreas Christensen

3. februar 2010

Vedr.: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven - Justitsministeriets journalnr. 2009-801-0029

DTU Transport finder det positivt, at ministeren med sit ønske om strengere straffe sender et signal om, at man ser alvorligt på spirituskørsel, narkokørsel, hastighedsovertrædelser og lignende grove færdselslovovertrædelser. Vi finder dog i den sammenhæng anledning til at påpege, at den sikkerhedsmæssige effekt af strengere straffe generelt ikke er særlig stor, men at det i langt højere grad er en øget opdagelsesrisiko, f.eks. gennem øget politikontrol, der vil kunne påvirke trafikanternes adfærd.

Med hensyn til alkohol skal vi bemærke følgende:

I høringsmaterialet fremhæves de gode eksempler fra Finland og Sverige, hvor alkoholperioden træder i kraft lige efter afgørelsen for spirituskørsel, og hvor der er fundet positive effekter af systemet.

Det kan derfor undre, at man i Danmark har valgt et system, der ligger forholdsvis langt fra systemet i disse lande. I begge de nævnte lande lægger man vægt på det incitament til at holde alkohol og bilkørsel adskilt, der ligger i, at man kan vælge alkohol i stedet for frakendelse. Dette går kun igen i det danske system når det gælder de mindre grove overtrædelser, og her er det kun et enkelt år af frakendelsen, man kan konvertere. For de grove overtrædere er alkoholen pålagt som en ekstra straf, og dette vil utvivlsomt fjerne en hel del af den pædagogiske virkning af tiltaget.

Et system, som det, der foreslås, vil kunne have den uheldige effekt, at en del personer vil undlade at generhverve deres kørekort efter frakendelsestidens udløb, dels på grund af det ubekvemme ved at have en alkohol, dels – og sikkert ikke mindst – på grund af de udgifter, der skal udredes i forbindelse med alkoholen. En nyere evaluering af kurserne i alkohol og trafik viste, at 5 % færre generhvervede kørekortet efter indførelsen af kurset, som kursisterne selv skal betale (Carstensen & Larsen, 2009). Det viste sig desuden, at der var en klar social slagside forbundet med generhvervelsen af kørekortet. Udgifterne i forbindelse med alkoholen vil sandsynligvis øge den sociale forskel mellem dem, der generhverver kørekortet, og dem, der ikke gør.

Kun 60% af dem, der i 2003 fik ubetingede frakendelser på op til 3 år, havde generhvervet kørekortet inden 1. juli 2008. Vi ved, at en del af dem, der ikke generhverver, kører alligevel. Øges gruppen af personer, der ikke generhverver, er det sandsynligt, at antallet af personer, der kører uden kørekort, også øges.

Evalueringen af A/T-kurserne viste, at kurset havde en positiv effekt på deltagernes recidiv til spirituskørsel. De, der ikke generhverver kørekortet, vil normalt heller ikke gennemgå kurset, og vil så heller ikke nyde godt af den positive påvirkning fra kurset. Det vil alt andet lige betyde, at lidt flere af dem vil falde tilbage til spirituskørsel.

Endelig finder vi det uheldigt, at de foreslåede alkolås-regler stiller spiritusbilister med og uden bil til rådighed meget ulige med hensyn til at generhverve deres kørekort. Spiritusbilister uden egen bil kan ikke få alkolås, og det betyder for de grove tilfælde af spirituskørsel, at personen får en ekstra ubetinget frakendelse på to år.

En anden alkolåsordning, hvor alkolåsperioden træder i stedet for frakendelsesperioden, ville betyde, at man undgik lovovertrædelser som kørsel og ikke m indst spirituskørsel i frakendelsesperioden. Herved ville der kunne opnås en sikkerhedsmæssig gevinst, idet ikke mindre end 12% af dem, der fik ubetingede frakendelser for spirituskørsel i 2003, senere fik afgørelser for spirituskørsel i frakendelsestiden. Til dette tal skal lægges en del, der utvivlsomt har kørt spirituskørsel i perioden, men ikke er blevet opdaget.

Hvis alkolåsperioden trådte i stedet for frakendelsen ville man også kunne knytte vilkår om eventuel alkoholistbehandling til alkolåsordningen for den mest belastede gruppe spiritusbilister. Forskningen viser, at behandling kan have en gavnlig effekt på recidivet (Boets m.fl., 2008; Nielsen & Kyvsgaard, 2007),

Den øgede muligheden for konfiskation af køretøjet vil selvfølgelig kunne hindre kørsel i frakendelsestiden og senere spirituskørsel i et vist omfang, men som for andre straffe vil den almen præventive effekt næppe være stor. Effekten vil være væsentligt afhængig af opdagelsesrisikoen.

Høringssvaret er udarbejdet af seniorforsker Gitte Carstensen, seniorforsker Inger Marie Bernhoff, seniorforsker Tove Hels og professor Liisa Hakamies-Blomqvist.

DTU Transport glæder sig over at have haft mulighed for at bistå ministeriet i dette vigtige arbejde og ser frem til fortsat samarbejde.

Med venlig hilsen

Liisa Hakamies-Blomqvist
Professor

Referencer:

Boets,m.fl.: State of the art on driver rehabilitation: Literature analysis & provider survey. DRUID Deliverable 5.1.1, 2008, www.druid-project.eu

Carstensen, G. & Larsen, L.: Evaluering af kurser i alkohol og trafik (A/T-kurser). DTU Transport: Rapport 1- 2009

Nielsen, R.C. & Kyvsgaard, B.: Alkoholistbehandling. En effektevaluering. Justitsministeriets Forskningsenhed. Justitsministeriet, København, 2007

Jesper Andersen

Fra: anja.jaque@3f.dk

Sendt: 2. februar 2010 10:28

Til: Justitsministeriet

Emne: Høring om lov til ændring af færdselsloven og straffeloven

Med henvisning til høring over udkast til forslag til lov ændring af færdselsloven og straffeloven har 3F Transportgruppen ingen bemærkninger.

Venlig hilsen
f. Kjeld H. Jensen

Anja Jaqué
3F Transportgruppen
Kampmannsgade 4
1790 København V.
Tlf. +45 88 92 03 06
Fax +45 88 92 03 49

Akt.nr. 13
Justitsministeriet
Færdsels- og
vabenkontoret

2009 NR 801-0029
AEC-CEJ

Andreas Emil Christensen

Fra: 1 - FS Forbrugerombudsmanden (FS) [FORBRUGEROMBUDSMANDE@fs.dk]
Sendt: 14. januar 2010 11:08
Til: Andreas Emil Christensen
Emne: SV: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven - Justitsministeriets journalnr. 2009-801-0029

Jr. nr. 10/00372

Idet vi henviser til Deres e-mail af 11. januar 2009 skal vi herved meddele, at udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven ikke giver Forbrugerombudsmanden anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen
På Forbrugerombudsmandens vegne

Connie Joan Hansen
Overassistent
Tlf.: 32 66 92 81
Email: cjh@fs.dk

FORBRUGEROMBUDSMANDEN
Forbrugerombudsmanden
Amagerfælledvej 56
2300 København S

Fra: Andreas Emil Christensen [mailto:aec@jm.dk]
Sendt: 11. januar 2010 11:06
Til: kl@kl.dk; dtl@dtl.eu; noah@noah.dk; trafikoffer@fft.dk; regioner@regioner.dk; skovlokke@gmail.com; gat@ankl.dk; er@homannlaw.dk; info@sikkertrafik.dk; kontakt@alkoholpolitik.dk; mail@danskeadvokater.dk; gc@transport.dtu.dk; di@di.dk; 3f@3f.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; post@retssikkerheds-fonden.dk; center@humanrights.dk; dtr@taxi.dk; hoeringer@fbr.dk; \$Direktoratet for Kriminalforsorgen; mclf@mc-dk.dk; post@cat-taxi.dk; fdm@fdm.dk; dv@dv.dk; jlo@domstol.dk; Formanden@dki.nu; politi@politi.dk; Post@shret.dk; dt@datatilsynet.dk; kjeld.a.larsen@get2net.dk; livogtrafik@yahoo.dk; trgadm@plan.aau.dk; tn@mctc.dk; 1 - FS Forbrugerombudsmanden (FS); erikfinnich@webspeed.dk; landsformand@dk-u.dk; dcf@dcf.dk; mail@politiforbundet.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; samfund@advokatsamfundet.dk
Emne: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven - Justitsministeriets journalnr. 2009-801-0029

Se venligst vedhæftede filer.

Med venlig hilsen

Andreas Christensen

JUSTITS

Andreas Emil Christensen
Fuldmægtig

Tlf.: 7226 8586
Mail: aec@jm.dk

Slotsholmsgade 10
1216 København K
7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

02-02-2010

Carina Marie Gjede Jensen**Fra:** Pia Saxild [PS@fbr.dk] på vegne af Hoeringer [hoeringer@fbr.dk]**Sendt:** 12. januar 2010 07:28**Til:** Justitsministeriet**Emne:** SV: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven - Justitsministeriets journalnr. 2009-801-0029

Forbrugerrådet vurderer, at forslaget til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.) ligger uden for vores interesseområde og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsøe
Afdelingschef
Forbrugerrådet

TÆNK FORBRUGERRÅDET

Danish Consumer Council
Fiolstræde 17, Postboks 2188, 1017 København K, Danmark

Fra: Andreas Emil Christensen [mailto:aec@jm.dk]**Sendt:** 11. januar 2010 11:06

Til: kl@kl.dk; dtl@dtl.eu; noah@noah.dk; trafikoffer@fft.dk; regioner@regioner.dk; skovlokke@gmail.com; gat@ankl.dk; er@homannlaw.dk; info@sikkertrafik.dk; kontakt@alkoholpolitik.dk; mail@danskeadvokater.dk; gc@transport.dtu.dk; di@di.dk; 3f@3f.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; post@retssikkerheds-fonden.dk; center@humanrights.dk; dtr@taxi.dk; Hoeringer; \$Direktoratet for Kriminalforsorgen; mclf@mc-dk.dk; post@cat-taxi.dk; fdm@fdm.dk; dv@dv.dk; jlo@domstol.dk; Formanden@dki.nu; politi@politi.dk; Post@shret.dk; dt@datatilsynet.dk; kjeld.a.larsen@get2net.dk; livogtrafik@yahoo.dk; trgadm@plan.aau.dk; tn@mctc.dk; forbrugerombudsmanden@fs.dk; erikfinnich@webspeed.dk; landsformand@dk-u.dk; dcf@dcf.dk; mail@politiforbundet.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; samfund@advokatsamfundet.dk

Emne: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven - Justitsministeriets journalnr. 2009-801-0029

Se venligst vedhæftede filer.

Med venlig hilsen

Andreas Christensen

Akt.nr. 10

Justitsministeriet
Færdsels- og

vabenkontoret

2009 NR. 801-0029

AEC - VE

JUSTITS

Andreas Emil Christensen
Fuldmægtig

Tlf.: 7226 8586
Mail: aec@jm.dk

Slotsholmsgade 10
1216 København K
7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.dk> og indeholder ikke virus!

Justitsministeriet
 Færdsels- og våbenkontoret
 Fuldmægtig Andreas Christensen
 Pr. mail : aec@jm.dk

2. februar 2010

Dir. tlf.
 +45 45 27 09 43

Dir. fax
 +45 45 27 09 88

E-mail
 pak@fdm.dk

Høring om forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven

FDM har modtaget ovennævnte høring, og vi skal hermed fremkomme med vore bemærkninger til forslaget.

For så vidt angår forslaget om at indføre alkoholåse, er FDM enig i, at der er behov for yderligere midler i kampen mod spirituskørsel. I gentagelsestilfælde kan vi bakke op om alkoholåse, som en obligatorisk betingelse for at generhverve førerretten. FDM er således også enig i, at der ikke er grundlag for denne forholdsvis alvorlige sanktion i mildere førstegangstilfælde. Det bør i denne situation også overvejes om ikke andre foranstaltninger tilsvarende burde kunne medføre nedsættelse af frakendelsesperioden. Her tænker vi særligt på deltagelsen i kurser i alkohol og trafik og tilsvarende foranstaltninger.

For så vidt angår forslaget om at skærpe straffen for særlig hensynsløs kørsel, er FDM enig i at der er behov for en skærpelse af sanktionerne. Dette kan imidlertid ske på flere måder. Det er vor oplevelse, at de bestående strafammer ikke udnyttes, hvorfor det bør derfor overvejes, om der er et reelt behov for øgede strafammer, eller det i virkeligheden handler om at udnytte de strafammer, som allerede foreligger suppleret med øget adgang til konfiskation.

De seneste år har desværre givet talrige eksempler på konsekvenserne af vanvidskørsel uanset om bilisten har været påvirket af alkohol og eller narke eller ej. Debatten i forlængelse af ulykkerne har også vist, at brede dele af befolkningen ikke har haft forståelse for de relativt milde straffe som idømmes. Da mange af de bilister, som kører vanvidskørsel formodentlig må antages at være uden for almindelig pædagogisk rækkevidde, er en udvidet adgang til at frakende førerretten, en væsentlig skærpelse af straffen samt adgangen til at konfiskere køretøjet nødvendige sanktioner. Vi er også enige i, at en skærpet sanktion ikke kun bør afhænge af om vanvidskørslen i det konkrete tilfælde medfører personskaade, men at skærpede sanktioner også bør gælde situationer, hvor kørslen er af en sådan karakter, at den har fremkaldt nærliggende fare for personskaade eller blot kunne medføre risiko for personskaade. Ofte er det mere tilfældet end førerens adfærd som afgør, om der sker alvorlig personskaade eller ej.

Medlemskontaktcenter

Firskovvej 32
 Postboks 500
 2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40
 Fax +45 45 27 09 88

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
 www.fdm.dk

I forslaget er indeholdt en ikke udtømmende opregning af forhold som kan betegnes som særlig hensynsløs kørsel. FDM er enig i, at det ikke er muligt eller hensigtsmæssigt at opregne alle forhold, som kan betegnes som særlig hensynsløs kørsel. Men vi er dog af den opfattelse, at manglende afstand til forankørende også bør medtages i oplistningen. Uanset at opregningen ikke skal være udtømmende, bør det overvejes om der konkret bør tilføjes yderligere typer af adfærd som kan karakteriseres som vanvidskørsel, fremfor alene at lade det være op til domstolene at afgøre, hvad der karakteriseres som særlig hensynsløs kørsel.

Med venlig hilsen

Per Alkestrup
Afdelingschef

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Færdsels- og våbenkontoret

e-mailes til jm@jm.dk

STRANDGADE 56
DK-1401 KØBENHAVN K
TEL. +45 32 69 88 88
FAX +45 32 69 88 00
CENTER@HUMANRIGHTS.DK
WWW.MENNESKERET.DK
WWW.HUMANRIGHTS.DK

DATO 4/2/2010

J.NR. 540.10/22369

Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.)

Ved e-mail af 11. januar 2010 har Institut for Menneskerettigheder fra Justitsministeriet modtaget ovennævnte forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.)

Instituttet har ikke bemærkninger af menneskeretlig karakter til udkastet.

Der henvises til j. nr. 2009-801-0029.

Med venlig hilsen

Jonas Christoffersen
Direktør



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Høring af forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven

Justitsministeriet har den 11. januar 2010 anmodet om KL's bemærkninger til forslag til lov om færdselsloven og straffeloven (skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.)

Ifølge KL's opfattelse vedrører lovforslaget ikke i særlig grad kommunernes virke, og på denne baggrund har KL ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen


Vibeke Vinten

Den 20. januar 2010

Jnr 01.12.00 P19
Sagsid 000199576

Ref JUB
jub@kl.dk
Dir 3370 3985

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/1

LANDSFORENINGEN AF FORSVARSAADVOKATER

FORMAND:
HENRIK STAGETORN
ST. STRANDSTRÆDE 21
1255 KØBENHAVN K
TLF. 33 12 46 11
FAX 33 12 84 45
E-MAIL: HS@STAGETORN.DK

Jmt. Mdt.
- 3 FEB. 2010

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Færdsels- og våbenkontoret
Slotsholmsgade 10
1216 Kbh. K

SEKRETARIAT:
AMAGERTORV 11, 3.
1160 KØBENHAVN K
TLF. 33 15 01 02
GIRO 735 02 01
E-MAIL: ER@HOMANNLAW.DK

Akt.nr. 11
Justitsministeriet
Færdsels- og
våbenkontoret

2009 NR. 801-0029
AEC-CE

Amagertorv 11
2. februar 2010
ER/bn
Direkte tlf.: 33 36 70 44

Vedr.: Sagsnr. 2009-801-0029. Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven.

Justitsministeriet har med brev af 11. januar 2010 anmodet om Landsforeningens bemærkninger til ovennævnte udkast senest den 3. februar 2010.

Materialet, der består af udkast med bemærkninger på 140 sider, har været forelagt foreningens bestyrelse, der bemærker, at høringsfristen er sat lovlig kort henset til materialets omfang og til, at Justitsministeriet for tiden udsender et væld af høringer med meget korte høringsfrister.

1. Alkolåse

Bestyrelsen vil ikke afvise, at forslaget kan have en vis forebyggende effekt på recidivister.

Navnlig "noget for noget" delen, der dog alene vedrører mindre grove tilfælde, virker fornuftig. Der burde dog netop i grove tilfælde også være en lignende ordning, der kunne anspore til dydens snævre vej. Det kunne f.eks. være en ordning svarende til de mindre grove tilfælde - stadigvæk frivilligt - dog med en alkolåsordning på 3 år, således at den obligatoriske ordning på 2 år i disse tilfælde blev opretholdt.

2. Skærpede straffe

Der er derimod intet belæg for, at strengere straffe virker, og der er intet statistisk grundlag for at konkludere, at kriminaliteten på dette område har taget til i styrke og omfang. Tværtimod viser nyere undersøgelser, at antallet af dræbte, tilskadekomne og trafikuheld er faldet markant fra 2008 til 2009, jfr. Tekst-tv for den 21. januar 2010.

Derimod har politiet på landsdækkende fjernsyn vist en vanvidskørsel, der var optaget af den følgende patruljevogn, og sådanne spots får jo altid politikerne i tale.

Såfremt der endelig skal vedtages en skærpelse af niveauet, forekommer det helt tilfældigt, at de eksisterende strafpositioner ganges med 1½ til 2 eller 50 - 100 % forhøjelse. 25 % kan vel forekomme lige så rimeligt.

3. Konfiskation

Bestyrelsen er betænkelig ved den foreslåede obligatoriske konfiskation. Bestyrelsen er bekendt med Advokatrådets bemærkninger hertil og skal i det hele tilslutte sig disse og kan således ikke anbefale forslaget i den foreslåede udformning.

4. Ubetinget frakendelse ved kørsel med høje hastigheder

Bestyrelsen er enig i, at de, der kører med uforsvarligt høje hastigheder, naturligvis skal mødes med sanktioner, også i form af ubetingede frakendelser.

Derimod er den foreslåede obligatoriske frakendelse ved 100 % overskridelser meget problematisk. Der er tale om tilfælde, hvor der ikke har været en konkret fare, og navnlig ved 50/60 km/t begrænsninger, hvor der skal være kørt med 100/120 km/t, er reaktionen uforholdsmæssig i forhold til forseelsen. Det er ikke altid, at disse fartbegrænsninger er begrundet med en klar færdselsmæssig interesse, og ofte spiller tidspunktet på dagen en væsentlig indflydelse, som der ikke er taget højde for.

Manglende opmærksomhed fra bilistens side kan medføre, at skiltning overses, uden at bilisten ud fra køreforholdene i almindelighed skulle kunne antage, at der var grund til nedsat hastighed.

Ofte er der 50 km begrænsning i små landsbyer, hvor det kan være svært at forstå meningen hermed, så når der konkret ikke er fare, behøver reaktionen ikke at være så alvorlig, som en ubetinget frakendelse er.

Rigsadvokaten er lidt inde på de samme betragtninger side 66-67, dog med den væsentlige nuance, at det er 30/40 km/t begrænsninger, svarende til kørsel med 60/80 km/t, der påkalder sig opmærksomheden. Det er bestyrelsen meget enig i, men de samme betragtninger gør sig gældende ved kørsel med 100/120 km/t. Justitsministeriet har på side 67 givet udtryk for, at der skal gælde en mindstegrænse på 100 km/t for ubetinget frakendelse. Bestyrelsen mener ikke, at de foreslåede regler om ubetinget frakendelse er nødvendige, da de nyligt indførte regler om klip varetager de hensyn, der skal varetages, men hvis der endelig skal vedtages regler, bør mindstegrænsen fastsættes til 120 km/t ved begrænsninger på 50 km/t og derunder. Ved 60 km/t bør grænsen være 140 km/t og så fremdeles - 70/160 - 80/180 sluttende med 200 km/t.

Det bemærkes for fuldstændighedens skyld, at ved særlig hensynsløs eller farefremkaldende kørsel er der særskilt hjemmel til at frakende ubetinget.

Bestyrelsen tror næppe, der i befolkningen føles det store behov for regulering på dette område. Det er en ofte hørt opfattelse, at navnlig ATK-målinger ved 50 km/t begrænsninger betragtes som pengemaskiner, der ikke tjener noget større formål, da de oftest er anbragt, hvor forholdene indbyder til en højere hastighed end den tilladte, grundet gode oversigtsforhold og ingen skole, indkøbscenter, tæt trafik eller andet, der skulle begrunde begrænsningen.

5. Udenretlig afgørelse af visse færdselsstraffesager omfattet af FL § 125, stk. 1, nr. 1

Bestyrelsen udtrykker en vis betænkelighed ved den foreslåede ændring. Bestyrelsen mener ikke, disse sager kan sammenlignes med de gamle spritsager, navnlig fordi spritsagerne oftest var kendetegnet ved, at afgørelsen var 100 % forudsigelig, fordi promille og tilhørende sanktion var og er meget skematisk.


Bestyrelsen støder ofte på sager, hvor dommeren har fået et vidt skøn, der har kunnet føre til både betinget frakendelse og frifindelse for frakendelsespåstanden, og i disse sager er det vigtigt, at der kommer en judiciel prøvelse, evt. med forsvarerbistand.

Nogle sager, hvor sigtede umiddelbart stod til en betinget frakendelse, er endt med en frifindelse, hvis der har været flere formildende omstændigheder.

Bestyrelsen vil også fremhæve, at den betingede frakendelse for mange ofte er en meget alvorlig sanktion. Det kan bl.a. skyldes ordblindhed, manglende evner til at lære nyt stof og endelig økonomi. Bestyrelsen mener, der vil blive solgt ud af retssikkerheden, såfremt skønnet over, om der er tilsidesat væsentlige hensyn til retssikkerheden alene overlades til politiet, og hvor kun den ressourcestærke får sagt fra.

Sagerne er også begrænsede set i forhold til de tidligere sager om spritkørsel.

Bestyrelsen har ingen bemærkninger, hverken til domsmænds medvirken eller Kriminalforsorgens standsning og parkering.

På bestyrelsens vegne

Elsebeth Rasmussen



Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Att.: Færdsels- og Våbenkontoret

2010-00022/07.04.04
5. februar 2010
HB/dc

Vedrørende Sagsnr.: 2009-801-0029 - Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven

Justitsministeriets Civil- og Politiafdeling, Færdsels- og våbenkontoret, har i mail af 11. januar 2010 bedt om bemærkninger til ovenstående høring.

Det kan i den anledning oplyses, at Politiforbundet generelt ser positivt på skærpelsen af færdselsloven i forhold til de såkaldte "vanvidskørsler."

I disse bestræbelser er det forbundets opfattelse, at følgende elementer også vil medvirke til en trafiksikkerhed;

1. Mere undervisning om spiritus- og narkokørsel i køreuddannelsen
2. Skærpet straf og mulighed for varetægtsfængsling i tilfælde af overtrædelse af færdselsloven ved særlig hensynsløs kørsel
3. Obligatorisk konfiskation af køretøjet hos en fører, som tre gange inden for et år gør sig skyldig i forhold, som hver for sig ville føre til en ubetinget frakendelse af førerretten
4. Frakendelse af førerretten ved kørsel med meget høje hastigheder (200 km/t eller over 100 pct. overskridelse af en hastighedsgrænse, dog kun hvis man samtidig kører over 100 km/t)
5. Eventuel indførelse af en alcolås-ordning i sanktionssystemet vedrørende spirituskørsel

Afslutningsvis skal det bemærkes, at hvis de skærpede tiltag skal have nogen nævneværdig effekt, vil de efter forbundets opfattelse kræve øgede ressourcer til den nævnte uddannelse og ikke mindst kontrol.

Efter forbundets opfattelse vil sådanne omkostninger være at betragte som ansvarlige investeringer i en bedre trafiksikkerhed med færre tabte menneskeliv og invaliderede samt skader til følge.

På forbundets vegne – og med venlig hilsen



Hans Bundesen
Sekretariatsleder

Præsident Henrik Rothe

Sø- og Handelsretten

Bredgade 70, 1260 København K.

Tlf.: 33 47 92 22 Fax.: 33 47 92 82

Jmt. Mdt.

- 4 FEB. 2010

Justitsministeriet

Slotholmsgade 10

1216 København K

Akt.nr. 15
Justitsministeriet
Færdsels- og
våbenkontoret

20 09 NR 801-0029
HEC-UE

Den 2/2 2010
J.nr. H 2/10

Sø- og Handelsretten har ingen bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven, sagsnr. 2009-801-0029.

Med venlig hilsen



Henrik Rothe

→ Færdsels og Værten

Vestre Landsret
Præsidenten



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

21
Sagsnummer
2009-801-0029
AEC-CE

2009 NR. 801-0029
AEC-CE

J.nr. 40A-VL-2-10
Den 09/02-2010

Justitsministeriet har i brev af 11. januar 2010 (Sagsnummer 2009-801-0029) anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.).

Sagen er drøftet med landsrettens dommere på et plenarmøde den 5. februar 2010, og jeg kan herefter meddele, at udkastet ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Dette svar sendes alene elektronisk og til jm@jm.dk.

Med venlig hilsen

Bjarne Christensen

Østre Landsret
Præsidenten



Den 09/02-2010
J.nr. 40A-ØL-1-10
Init. mbm

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Justitsministeriet har ved brev 11. januar 2010 (sagsnr. 2009-801-0029) anmodet om eventuelle bemærkninger til forslag om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.)

I den anledning skal jeg meddele, at forslaget ikke giver landsretten anledning til bemærkninger.

Dette svar sendes samtidig til Domstolsstyrelsen.

Med venlig hilsen

Bent Carlsen

Ellen Busck Porsbo

Københavns Byret



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Præsidenten
Domhuset, Nytorv
1450 København K.
Tlf. 33 44 80 00
Fax 33 44 84 88
CVR 21 65 95 09
administration.kbh@domstol.dk
J. nr. 9099.2010.3

Dato 2. februar 2010

Ved e-mail af 11. januar 2010 har Justitsministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til forslag om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af føreretsfrakendelse m.v.)

Jeg skal i den anledning på byretspræsidenternes vegne oplyse, at forslaget ikke giver byretterne anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Der henvises til J. nr. 2009-801-0029.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen

Jmt. modt.

19 MRS. 2010



RIGSADVOKATEN

Justitsministeriet
Færdsels- og våbenkontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

DATO 19. marts 2010

JOURNAL NR.

RA-2009-700-0012

BEDES ANFØRT VED SVARSKRIVELSER

SAGSBEHANDLER: GVO

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16

1220 KØBENHAVN K

TELEFON 33 12 72 00

FAX 33 43 67 10

Ved brev af 11. januar 2010 (sagsnr. 2009-801-0029) har Justitsministeriet anmodet om at modtage eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.).

Rigsadvokaten har til brug for udtalelsen anmodet politidirektørerne og de regionale statsadvokater om eventuelle bemærkninger til lovudkastet.

Efter at der som følge af drøftelser med Justitsministeriet er foretaget visse justeringer i lovudkastet, skal jeg om det nu foreliggende udkast udtale følgende:

1. Rigsadvokaturen har ikke bemærkninger til forslaget om skærpelse af straffen for særlig hensynsløs kørsel efter færdselslovens § 118, stk. 6, eller til forslaget om skærpelse af straffen for uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse begået i forbindelse med spirituskørsel, narkokørsel mv. og særlig hensynsløs kørsel. Rigsadvokaturen har endvidere ikke bemærkninger til de foreslåede ændringer vedrørende øget adgang til konfiskation af motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort, til forslaget om ubetinget frakendelse af førerretten som følge af særlig grove hastighedsovertrædelser eller til forslaget om, at domsmænd ikke skal medvirke i sager om kørsel uden at have erhvervet førerret.

2. Forslaget om indførelse af en alkolåsordning (obligatorisk og frivillig) indebærer, at der fremover skal anvendes en helt ny sanktionstype i forbindelse med spirituskørsel.

Den obligatoriske alkolåsordning indebærer således, at generhvervelse af førerretten i de to første år efter frakendelsestidens udløb er betinget af, at ansøgeren deltager i en alkolåsordning, mens der med den frivillige alkolåsordning indføres en ”noget for noget”-ordning, hvorefter en domfældt inden frakendelsestidens udløb kan få gengivet førerretten mod at deltage i en alkolåsordning, der strækker sig ud over den oprindelige frakendelsesperiode. Generhvervelse af førerretten giver i begge tilfælde alene ret til at føre et eller flere køretøjer, hvori der er installeret en alkolås, som er omfattet af alkolåsordningen.

RIGSADVOKATEN

Om den foreslåede ordning bemærkes mere generelt, at det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovudkastet, at det ikke er hensigten, at indførelsen af de to foreslåede alkolåsordninger skal ændre på sanktionsniveauet eller frakendelsestiden i sager om spirituskørsel. Det fremgår videre, at personer, der ikke selv er ejer eller bruger af et køretøj, hvori der kan installeres en alkolås, ikke vil have mulighed for at deltage hverken i den obligatoriske eller frivillige ordning. Det vil efter lovudkastet endvidere være en forudsætning for deltagelse i en alkolåsordning, at den domfældte er i stand til at betale de omkostninger, der anslås at være forbundet med ordningen.

SIDE 2


For så vidt angår den obligatoriske alkolåsordning indebærer forslaget, at de personer, som herefter ikke har mulighed for at deltage i alkolåsordningen, ikke vil kunne generhverve førerretten på lige vilkår med andre personer, der er ejere eller brugere af et køretøj og som kan betale de omkostninger, der er forbundet med ordningen. For de personer, der ikke har mulighed for at deltage i ordningen, medfører forslaget således, at de reelt vil blive underlagt en strengere sanktion, der efter lovudkastet består i, at de først efter yderligere to år efter frakendelsestidens udløb kan generhverve førerretten.

Jeg har i øvrigt noteret mig, at det nærmere indhold og gennemførelsen af ordningen forudsættes fastsat ved bekendtgørelse, og at ordningen foreslås at træde i kraft efter justitsministerens bestemmelse. Det bemærkes i den forbindelse, at der er tale om indførelse af en helt ny sanktionstype, som kan give anledning til en række spørgsmål i forbindelse med den praktiske implementering og administration af ordningen, og der bør efter rigsadvokaturens opfattelse tages hensyn hertil ved fastlæggelsen af ikrafttrædelsestidspunktet for ordningen.

3. Med hensyn til forslaget om udvidelse af adgangen til udenretlige vedtagelser af førerretsfrakendelse har Københavns og Bornholms Politi foreslået, at det udvides til at omfatte tilfælde, hvor førerretten skal frakendes ubetinget efter de nye bestemmelser i lovudkastets § 126, stk. 1, nr. 7 og 8, om ubetinget frakendelse af førerretten som følge af særlig grove hastighedsovertrædelser. Der er i den forbindelse henvist til, at beviset i disse sager vil bestå i politiets hastighedsmålinger, og at sagerne således har en bevismæssig ukompliceret karakter og ikke nødvendiggør en retlig/skønsmæssig vur-

dering af den kørsel, der er tale om. Dertil kommer, at sanktionen i sager om overtrædelse af færdselslovens hastighedsbestemmelser fastsættes med udgangspunkt i skematiske retningslinjer.

Rigsadvokaturen er enig i, at det, når der foreligger den fornødne retspraksis vedrørende frakendelsesperiodens længde i de nævnte situationer, vil være hensigtsmæssigt, at der også i sådanne sager bliver mulighed for udenretlige vedtagelser af førerretsfrakendelsen.



Jørgen Steen Sørensen

RIGSADVOKATEN

SIDE 3

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

J.nr.: 2010-9020-236 / HLO 429
Sagsbehandler: Helle Olesen

POLITIAFDELINGEN

+ bilag

Nationalt Færdselscenter
Ellebjergvej 52, 2.
2450 København SV

Akt.nr. 2X
Justitsministeriet
Færdselscenteret
København K

2009 NR 801-0029

Telefon: 3314 8888
Direkte: 4515 3090
Telefax: 4515 0004

E-mail: rpchi@politi.dk
Web: www.politi.dk

Vedrørende Justitsministeriets sagsnr. 2009-801-0029

Justitsministeriet har ved brev af 11. januar 2010 anmodet blandt andet Rigspolitiet om eventuelle bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af bøde m.v.).

Rigspolitiet kan indledningsvis oplyse, at indsatsen på færdselsområdet har særlig prioritet for politiet med henblik på at bidrage til bedre færdselssikkerhed, herunder i form af yderligere nedbringelse af antallet af personer, der bliver dræbt eller kommer til skade i trafikken.

Rigspolitiet kan i øvrigt oplyse, at Rigspolitiet har anmodet politikredsene om en udtalelse til brug for Rigspolitiets høringssvar. Kopi af de modtagne udtalelser vedlægges til orientering.

Herudover og på baggrund af de modtagne høringssvar skal Rigspolitiet for så vidt angår mere generelle forhold vedrørende lovforslaget anføre følgende:

Rigspolitiet finder overordnet ikke, at det af lovforslagets tekst med fornøden klarhed fremgår, hvordan kompetencefordelingen på alkoholåsdelen er mellem de involverede myndigheder – særligt politi, Kriminalforsorg og kommuner.

Hertil kommer, at alkoholåsdningen vil supplere et regelsæt, som allerede på nuværende tidspunkt er forholdsvis kompliceret.

Det bemærkes, at politiets kontrol af alkoholåsd forudsættes foretaget som led i den almindelige færdselskontrol. I den forbindelse vil det være nødvendigt for politiet at kontrollere, om der er installeret en alkoholåsd i køretøjet, og om alkoholåsd fungerer. Rigspolitiet kan ikke på nuværende tidspunkt udtale sig om, hvorvidt det er praktisk muligt for politiet at foretage en sådan kontrol, idet der ikke er taget stilling til, hvilken type alkoholåsd, der godkendes til ordningen. Der foreligger således ikke oplysninger om muligheden for ved en almindelig færdselskontrol umiddelbart at konstatere, om alkoholåsd er installeret, og (særligt) om den er virksom.



Det har ikke været tidsmæssigt muligt for Rigspolitiet at vurdere de økonomiske konsekvenser af lovforslaget indenfor høringsfristen. En umiddelbar gennemgang af lovforslaget viser dog, at de foreslåede ændringer – særligt på færdselsområdet – har ganske betydelige konsekvenser for en række af politiets væsentlige IT-systemer, herunder det nuværende og kommende sagsbehandlingssystem, POLSAS/POLSAG, det Automatiske Trafik Kontrolsystem, Bødesystemet, Kriminalregisteret og Kørekortregisteret, hvis den nuværende IT-mæssige systemunderstøttelse skal opretholdes. Det må endvidere forventes, at gennemførelsen af disse ændringer vil have en længere tidsmæssig horisont.

Rigspolitiet skal endelig påpege, at forevisning af ”alkolåskørekort” som legitimation m.v. synliggør fortrolige oplysninger om den pågældendes vandelsmæssige forhold, idet det ved kode eller på anden måde på kørekortet vil fremgå, at den pågældende er straffet for spirituskørsel.

Det bemærkes, at Rigspolitiets politistab har orienteret Justitsministeriets færdsels- og våbenkontor om en række konkrete bemærkninger til visse bestemmelser i lovforslaget. Der henvises herved til drøftelser mellem vicepolitimester Ole Andersen og kontorchef Freja Thorsboe.

Med venlig hilsen


Michael Højer Larsen
politimester



Rigsadvokaten
Frederiksholms Kanal 16
1220 København K

Rigspolitiet
Polititorvet 14
1783 København V

26. januar 2010
Journalnr.: 5100-10162-00001-10
5100-10161-00008-10

POLITIDIREKTØREN

Jyllandsgade 27
9000 Aalborg

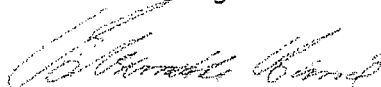
Telefon: 9630 1448

Ved skrivelse af 12. januar 2010 og mail af 25. januar 2010 har henholdsvis Rigsadvokaten og Rigspolitichefen anmodet om politikredsenes eventuelle bemærkninger til udkast til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.).

Nordjyllands Politi har ikke bemærkninger til forslaget.

Der henvises til j.nr. RA-2009-700-0012 og j.nr. 2010-9020-236.

Med venlig hilsen



Elsemette Cassø
politidirektør



Olesen, Helle Lykke (HLO003)

Fra: Greibe, Ulla (UGR001)
Sendt: 27. januar 2010 15:34
Til: Olesen, Helle Lykke (HLO003); 'ERN@ANKL.DK'
Emne: Høring vedrørende forslag til lov om skærpet indsats mod "vanvidskørsel" m.v.

Som svar på Rigsadvokatens høring af 12. Januar 2010 (2009-700-0012) samt Rigspolitiets høring af 25. Januar 2010 (j.nr. 2010-9020-236) vedrørende Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse) bemærker Københavns Vestegns Politi følgende:

Forslaget skønnes egnet til at lette politiets indsats mod "vanvidskørsel".

Specielt med hensyn til den foreslåede alkoholordning er politikredsen enig i, at den må forventes at indebære meromkostninger for de involverede offentlige myndigheder, herunder politiet, og mener ikke, at der i udkastet er andre forslag, der tilsvarende vil minimere meromkostningerne.

Ulla Greibe
chefanklager
Københavns Vestegns Politi
Tlf. 43 86 14 48
Mobil tlf. 72 58 73 02

Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi

Advokatur, særlovskriminalitet
Parkvej 50, 4700 Næstved
Tlf. 55311448 - Fax 55311505

Journaln.: 1900-10162-00008-10
Dato: 26. januar 2010
Sagsbehandler: 09377

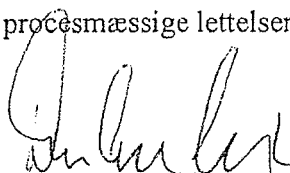
KOPI

Rigsadvokaten
Frederiksholms Kanal 16
1220 København K

Re RA-2009-700-0012

Under henvisning til Rigsadvokatens høring af 12. januar 2010 under ovenstående j.nr. kan jeg oplyse, at jeg ikke har konkrete bemærkninger til lovforslaget.

Generelt kan jeg tilslutte mig de oplæg til procesmæssige lettelser, der ligger i lovforslaget.



Med venlig hilsen

Jesper Vorstrup Rasmussen
politidirektør

Larsen, Inger (ILA004)

Fra: Nielsen, Jan Egelund (JEN006)
Sendt: 27. januar 2010 08:55
Til: FogB.afd FP Sikker
Cc: Lund, Benthe Pedersen (BPL001)
Emne: Høringssvar jf. Rigspolitiets anmodning i mail af 25. januar 2010 - j.nr. 2010-9020-236.

Bornholms Politi har gennemgået udkastet til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven – 2009-801-0029, jf. Justitsministeriets brev af 11. Januar 2010.

I den anledning har Bornholms Politi følgende bemærkninger til lovforslaget:

- Ændringen af § 119a, med indsættelsen af det nye stykke 2, vil give en gavnlig lettelse i sagsgangen med disse sager.
- Med ændringen af § 126, stk. 1, ved indsættelse af det nye nr. 7) og 8), bør det overvejes, hvorvidt disse sager i lighed med indsættelsen af § 119a, stk. 2, kan afgøres med en tilkendegivelse. Der er i sagerne under § 126, stk. 1, nr. 7 og 8, stor lighed med det nuværende indhold i § 119a, stk. 1, hvor disse sager afgøres ud fra enten foretagne hastighedsmålinger (Policepilot – Laser eller ATK) eller ud fra den konstaterede alkoholkoncentration i blodet. Sagerne under de nye indsatte § 126, stk. 1, nr. 7 og 8, vil blive afgjort ud fra foretagne hastighedsmålinger, hvorfor der ikke kræves større bevisførelse i disse sager, og sagerne bør således kunne afgøres med en tilkendegivelse.
- Der ses i bemærkningerne til lovforslaget, at kørsel i alkoholperioden i en bil uden alkohol, ud over en overtrædelse af vilkårene, samtidig vil være en overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1. Bør der i så fald ikke ske en ændring af kørekortbekendtgørelsen, eller en ændring af strafhjælpen i færdselslovens § 117 d.?

På vegne af chefanklager Benthe Pedersen Lund,

Med venlig hilsen

Jan Egelund Nielsen,
Politikommisær.

Olesen, Helle Lykke (HLO003)

Fra: Kofoed, Jesper (JKO001)
Sendt: 28. januar 2010 10:41
Til: Andersen, Ole (OAN001)
Cc: Olesen, Helle Lykke (HLO003)
Emne: VS: Høring om udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (RA-2009-700-0012)

Til Rigspolitiet, politiområdet

Vedhæftet sendes kopi af Midt- og Vestsjællands Politis udtalelse til Rigsadvokaten vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (skærpet indsats mod "vanvidskørsel" mv.)

Der henvises til j.nr. 2010-9020-236.

Vh.

Midt- og Vestsjællands **POLITI**

Jesper Kofoed
sekretariatschef
Skovbogade 3
4000 Roskilde
46 32 15 51 - (8) 2500
22 28 71 86 (mobil)
email: jko001@politi.dk

Fra: Ravnborg, Finn (FRA009)
Sendt: 26. januar 2010 10:49
Til: 'KSM@ANKL.DK'
Emne: Høring om udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (RA-2009-700-0012)

Rigsadvokaten
Att. Rigsadvokatassessor Kirsten Søndergaard Munck

Midt- og Vestsjællands Politi har ikke bemærkninger til udkastet.

Der henvises til telefonsamtale d.d.

Med venlig hilsen

Finn Ravnborg
politiadvokat

Olesen, Helle Lykke (HLO003)

Fra: Blaabjerg, Rasmus (RBL005)
Sendt: 3. februar 2010 09:56
Til: Olesen, Helle Lykke (HLO003)
Emne: Ad høring over forslag til lov om ændring af fæl. og str.

Kære Helle,

Jeg har forstået jeres anmodning om en udtalelse i anledning af ovennævnte høring fra Justitsministeriet som en anmodning om at modtage politikredsens eventuelle bemærkninger.

Jeg skal i den anledning oplyse, at Østjyllands Politi ikke har bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Rasmus Blaabjerg
Sekretariatschef/politiadvokat

Østjyllands Politi
Ledelsessekretariatet
Ridderstræde 1
8000 Århus C
tlf. 87 31 14 48

Lokal (02) 2500
Mobil: 72 58 21 96

Nordsjællands Politi
Adv. Særlige Sager
Prøvestensvej 1, 3000 Helsingør
Tlf. 49271448 - Fax 49271439

Journalnr.: 0900-10162-00005-10
Dato: 21. januar 2010
Sagsbehandler: 07459

Rigsadvokaten
Frederiksholms Kanal 16
1220 København K

Ved høringskrivelse af 12. januar 2010 har Rigsadvokaten anmodet om eventuelle bemærkninger i forbindelse med høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v).

Jeg skal oplyse, at udkastet til lovændringerne ikke giver mig anledning til bemærkninger.

Marianne Gjedde-Nielsen
politiadvokat

I brev af 12. januar 2010 har Rigsadvokaten (RA-2009-700-0012) anmodet Københavns Politi om en udtalelse vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.).

I den anledning har Københavns Politi følgende bemærkninger:

I § 60, c; stk. 4 i lovudkastet bør ordlyden ændres til "særlig køreundervisning og/eller AT-kursus", idet det i praksis kan forekomme, at der både har været tale om en kørselsfejl og spirituskørsel. Denne formulering svarer i øvrigt til formuleringen i § 79, stk. 1, i kørekortbekendtgørelsen (nr. 304 af 2. april 2009).

Efter Københavns Politis opfattelse bør den udvidede mulighed for udenretslig afgørelse af sager i medfør af færdselslovens § 119 a også finde anvendelse i de tilfælde, hvor førerretten skal frakendes ubetinget efter de nye bestemmelser i lovforslagets § 126, stk. 1, nr. 7 og nr. 8.

Herudover har Københavns Politi ikke bemærkninger til lovforslaget.

Det tilføjes, at Københavns Politi i øvrigt ville finde det hensigtsmæssigt, at regelen i færdselslovens § 56, stk. 1, der indeholder to forskellige delikter, i stedet blev opdelt i henholdsvis stk. 1 og stk. 2, således at det ved opslag i kriminalregistret eller ved gennemgang af en straffeattest umiddelbart kan ses, hvilken form for overtrædelse det drejer sig om.

Med venlig hilsen

Johan Reimann

Midt- og Vestjyllands Politi

Ledelsessekretariatet
Nørreport 1, 7500 Holstebro
Tlf. 96141448 - Fax 96101489

Journalnr.: 4100-10161-00006-10
Dato: 25. januar 2010
Sagsbehandler: 01751

Rigspolitiet
Polititorvet 14
1567 København V

I mail af 25. januar 2010 har Rigspolitiet anmodet om eventuelle bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af bøde m.v.)

Jeg vedlægger kopi af Midt- og Vestjyllands politis svar til Rigsadvokaten af 19. januar 2010 på samme spørgsmål.

Der henvises til j.nr. 2010-9020-236.

Med venlig hilsen



Jens Kaasgaard

politidirektør



Karin H. Jønler
sekretariatschef

Til

Justitsministeriet
Færdsels- og Våbenkontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Rådet for Sikker Trafik
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø
T +45 39 16 39 39
www.sikkertrafik.dk

Den 3. februar 2010/PE

Vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (skærpet indsats mod "vanvidskørsel" og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse mv.)

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovenstående i høring og har følgende bemærkninger:

ALKOLÅS

Indledningsvis vil vi gerne anføre, at det er særdeles positivt, at der nu bliver foreslået at indføre alkoholås i biler som en mulighed i sanktionerne over for spritbilister. Alkoholås virker præventivt og forhindrer effektivt spritkørsel i de biler, det er installeret i.

Men de måder, som ordningen foreslås gennemført på (hhv. den "obligatoriske" og den "frivillige"), mener Rådet for Sikker Trafik er problematiske og at det er tvivlsomt, om de vil føre til den ønskede effekt.

I lovforslaget henvises til Transportøkonomisk Institutts rapport fra 2007: "Forsøg med alkoholås i Sverige – evaluering av forsøksordningen med betinget førerkortinndragning ved promillekjøring" som en del af baggrunden for det danske forslag. Rapporten konkluderer, at selv om kun 11 % af spritbilisterne tog i mod tilbuddet om alkoholås, og at ca. halvdelen af disse gennemførte, har alkoholåsen så positiv effekt, at ordningen bør gøres permanent.

Det danske forslag er imidlertid helt anderledes skruet sammen end den svenske ordning, og derfor kan man ikke vente, at det vil få de effekter, der peges på i rapporten.

I Sverige er alkoholås et tilbud til de personer, der har fået en ubetinget frakendelse af førerretten for spirituskørsel. I stedet for frakendelsen, kan de beholde kørekortet, hvis de får installeret alkoholås i en 2-årig periode og i øvrigt overholder en række (ret skrappe) kontrolbetingelser i den forbindelse m. bl.a. lægekontrol og blodprøver hver 3. måned.

For spritbilisten er der altså i den svenske ordning et ganske kraftigt incitament til at sige ja til tilbuddet om alkoholås – også selv om det koster mange tusind kroner: Man beholder sin transportmulighed og bliver ikke afskåret fra at køre bil i en – i nogle tilfælde meget lang –

årrække. Dette har selvsagt stor betydning for både job, økonomi, social situation mv. Samtidig får man med alkolåsen i bilen en stærk støtte til at undgå gentagen spirituskørsel. For samfundet er der klare fordele i ordningen:

- Personens fortsatte spritkørsel forhindres - i og med at det er umuligt at starte bilen, hvis han har drukket
- Der er en positiv effekt på trafiksikkerheden (jf. den norske rapport)
- Personen kan beholde sin mobilitet og i mange tilfælde undgår at miste jobbet eller undgår tvunget jobskifte.
- Samtidig betyder alkolåsen – ligeledes ifølge evalueringen fra Transportøkonomisk Institutt – at der er en positiv effekt på alkoholforbruget, som nedsættes.

I Sverige var der ifølge rapporten en tendens til at de, der deltog, i højere grad var gift og i højere grad havde en god økonomi. Personer, der er enlige og/eller har dårlig økonomi, var mindre sandsynlige deltagere i alkolåsordningen.

I rapporten konkluderes bl.a. at "En permanent ordning for alkolås for promilleførere bør ha som mål at flest mulig av dem som er dømt for promillekjøring deltar i og fullfører programmet. Dette kan oppnås ved å gjøre deltakelsen gratis eller billigere, evt. opprette en økonomiske støtteordning for personer med lav inntekt. (s. IV)

I det danske forslag er der ingen forslag af den karakter, hvilket man kan frygte vil øge den sociale slagside, hvis lovændringen gennemføres som foreslået. Sådan så netop den gruppe, som har aller mest behov for alkolåsen - resurssvage med alkoholproblemer - ikke vil benytte sig af den.

Vedr. den obligatoriske alkolås-ordning

I det danske forslag om obligatorisk alkolås træder alkolåsen ikke i stedet for en frakendelse. Alkolåsen kommer først på tale efter frakendelsesperioden, dvs. 3-10 år efter forseelsen.

Hvis den danske ordning gennemføres som foreslået, kan forestille sig følgende:

- Ingen eller meget få vil få installeret alkolås, da incitamentet er meget lille, og prisen samtidig er høj: Først mister man kørekortet i min. 3 år – eller helt op til 10 år -, man har betalt en stor bøde, har været i fængsel, samfundstjeneste eller i alkoholbehandling, man har udgifter til A/T-kursus, til kontrollerende køreprøve og evt. undervisning. Måske har man også solgt bilen i frakendelsesperioden. Når frakendelsestiden er overstået, skal man så dels investere i en ny bil, dels betale ekstra for indkøb og installation af alkolåsen, dels betale for de tilsyn, der skal føres i alkolåsperioden. Det forekommer ikke særligt sandsynligt, at ret mange mennesker vil benytte sig af dette, bortset fra de aller mest

resursestærke. Mange vil nok vælge blot at vente yderligere 2 år med at få kørekortet tilbage. Og så har man ikke opnået noget, bortset fra en længere frakendelsestid.

- Man kan frygte, at nogle spritbilister blot vil fortsætte (sprit)kørslen i frakendelsesperioden - noget mange allerede gør i dag. Hvis man bor på landet, hvor der ikke er andre transportmuligheder og udsigten til at få kørekortet igen samtidigt er lang, er risikoen for dette størst. I frakendelsesperioden vil disse personer få grundlagt nogle dårlige vaner med at køre uden kørekort, og man kan forestille sig, at det vil være meget vanskelige at få dem motiveret til at ændre disse vaner og få installeret en alkolås, hvis det både er dyrt, besværligt og der ikke er nogen "gulerod" forbundet med det (som fx at få kørekortet tilbage tidligere). Deres frakendelsestid bliver så reelt 2 år længere en oprindeligt, med risiko for øget kørsel uden kørekort til følge.
- De personer, som har et alkoholproblem og ønsker at reducere det, får ikke glæde af alkolåsen som støtte, da der går alt for mange år, inden den kommer ind i billedet. Netop dét at alkolåsen kan være motivationsfaktor til at gøre noget ved sit alkoholproblem, bliver også nævnt i rapporten fra Transportøkonomisk Institutt (s. 19)

Som forslaget om obligatorisk alkolås er formuleret, kan det efter Rådets opfattelse primært komme mere til at virke som en sanktionsforøgelse snarere end et præventivt tiltag rettet mod recidivisme.

Vedr. den frivillige alkolås-ordning

Det er efter Rådets mening positivt, at der i forslaget om den frivillige alkolås er en reel "gulerod", nemlig at man kan få kørekortet tilbage "før tid". Dette vil utvivlsomt være en afgørende motivationsfaktor for en del af spritbilisterne. Men spørgsmålet er, om denne "gulerod" er stor nok, i og med at der: 1) går min. 2 år før det er en mulighed, 2) at der er økonomiske udgifter forbundet med alkolåsordningen, og 3) at personen skal køre med alkolåsen i et år efter at frakendelsestiden normalt ville være udløbet. Nogle vil nok vælge blot at vente til den almindelige frakendelsestid er udløbet, og så få kørekortet tilbage til "normal" tid.

Samlende kommentarer vedr. alkolås-forslagene samt et bud på et alternativt forslag

Alt i alt mener Rådet for Sikker Trafik, at man bør lære af de positive erfaringer fra Sverige og skabe et tilsvarende system i Danmark. Dvs. et system baseret på "noget-for-noget" og et system, der behandler alle med ubetingede frakendelser ens, uanset hvilken promise de blevet taget med

og hvor mange gange de evt. tidligere har kørt spritkørsel. Fx så alle får det samme tilbud som i den "frivillige ordning": Alkolås som et tilbud efter 2 år af frakendelsestiden.

Man kunne også forestille sig en løsning i stil med denne: Alle spritbilister, som har fået en ubetinget frakendelse, får tilbudt alkolås i hele frakendelsesperioden som et alternativ til frakendelsen. Til gengæld skal de underkaste sig regelmæssig kontrol og opfølgende behandling, hvis de har et alkoholproblem.

Hvis man frygter, at alkolåsen på denne måde vil opfattes som en slags "rabat" til spritbilister, kan man overveje muligheden for en ordning, hvor man fx stiller vilkår om at alkolåsen skal bruges i 1 eller 2 år ekstra efter frakendelsestidens udløb. Dvs. at spritbilisterne får valgmuligheden mellem fx:

- 3 års ubetinget frakendelse eller 4 (eller 5) år med alkolås.
- 5 års ubetinget frakendelse eller 6 (eller 7) år med alkolås.

Efter fx de første to år kan man så slække på kravene til regelmæssig lægekontrol for ikke at skabe alt for store samfundsmæssige udgifter – men bevare den regelmæssige kontrol med selve alkolåsen.

Ved at lade alkolåsen træde i stedet for den ubetingede frakendelse, vil man opnå et klart incitament til at gå med i ordningen, samt at alkolåsen vil blive et naturligt element i personens kørsel. Samtidig får man alle de andre fordele, som rapporten fra Transportøkonomisk Institutt peger på. Og jo flere, der kommer med i alkolås-ordningen, jo mere gavnligt er det for trafiksikkerheden. For alkolås er et ganske effektivt middel til at forhindre spritkørsel.

Hvis man overtræder vilkårene i alkolås-ordningen, skal det naturligvis have konsekvenser i form af at man evt. får forlænget frakendelsen eller lign.

UBETINGET FRAKENDELSE AF FØRERRETEN SOM FØLGE AF SÆRLIG GROVE HASTIGHEDSOVERTRÆDELSER

Rådet for Sikker Trafik finder det indledningsvis meget positivt, at der foreslås mulighed for ubetinget frakendelse af førerretten ved store hastighedsovertrædelser. Rådet for Sikker Trafik bemærker dog, at der er foreslået at overtrædelserne skal være på over 100 % af den gældende hastighedsgrænse, dog min. 100 km/t.

Rådet for Sikker Trafik finder, at 100 % grænsen for ubetinget frakendelse bør gælde på alle veje, uanset hastighedsbegrænsning. Veje/områder med fx 30 km/t- begrænsning er indrettet til denne hastighed og det vil være en endog meget grov hastighedsovertrædelse af køre med 100 km/t.

At køre med 60 km/t er en grov hastighedsovertrædelse i en 30 km/t-zone, og det bør efter Rådets mening på linje med andre 100 % overtrædelser give ubetinget frakendelse. Det gør det også meget nemmere at huske for befolkningen, hvis der er ens regler over det hele.

Ved at sætte grænsen til min. 100 km/t kan man frygte, at nogle vil betragte den som en slags "bagatelgrænse" for særligt grove hastighedsovertrædelser, som myndigheder har sat.

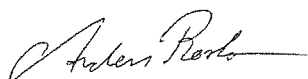
I fx 30 km/t-zoner færdes typisk mange fodgængere tæt på vejen, eller ude på kørearealet, og det er selve grunden til den lave fartbegrænsning.

Sanktionssystemet for hastighedsoverskridelser i Danmark afspejler risikoforøgelsen ved at være bygget op omkring procentvise overskridelser: jo større risikoforøgelse, jo større bøde. Systemet omkring frakendelsesgrænser mht. ubetinget frakendelse af kørekortet bør efter Rådets mening følge samme system - uden undtagelser for zoner med lav hastighedsbegrænsning. Præcis som det også er med klippekortet og grænsen for betingede frakendelser i dag.

DE ØVRIGE ELEMENTER I LOVFORSLAGET (skærpelse af straffen for hensynsløs kørsel og uagtsomt manddrab mv., øget adgang til konfiskation af køretøjer, udenretlige vedtagelser af førerretsfrakendelser og domsmænds medvirken i sager om kørsel uden at have erhvervet kørekort)

Rådet for Sikker Trafik har ingen bemærkninger til de øvrige elementer i lovforslaget.

Med venlig hilsen



Anders Rosbo