




JUSTITSMINISTERIET

Civilafdelingen

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: **30 JAN. 2013**
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Jørgen Jørgensen
Sagsnr.: 2012-801-0006
Dok.: 668229

Hermed sendes hørings svar og kommenteret høringsoversigt vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet og forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort m.v.)


Morten Bødskov


Niels Henrik Larsen

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk



JUSTITSMINISTERIET

Civilafdelingen

Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Katarina Lundh
Sagsnr.: 2012-801-0006
Dok.: 639258

KOMMENTERET HØRINGSOVERSIGT

vedrørende

Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet og forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort m.v.)

1. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har været i høring hos:

Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, ATL – Arbejdsgiverorganisationen for Transport og Logistik, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, DTU Transport, 3F's Transportgruppe, FDM, Forbrugerrådet, Frie Danske Lastbilvognmænd, ITD – International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Movia, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, TUR – Transporterhvervets Uddannelser, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, samtlige byretter, Vestre Landsret og Østre Landsret.

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra følgende:

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), byretterne, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Datatilsynet, DI Transport, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), FDM, Forbru-

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

gerrådet, International Transport Danmark (ITD), Politiforbundet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Vestre Landsret og Østre Landsret.

Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne høringssvar.

Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarerne er anført med *kursiv*.

2. Høringssvarene

Byretterne, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, FDM, Forbrugerrådet, Politiforbundet, Rigsadvokaten, Vestre Landsret og Østre Landsret har ingen bemærkninger til lovforslaget.

2.1. Generelt om ændring af sanktionssystemet

Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Busvognmænd og International Transport Danmark (ITD) finder, at EU-Domstolens afgørelse i *Urbán*-sagen underbygger, at sanktionerne for overtrædelser af kontrolapparatforordningen ikke uden videre kan opdeles i særlige kategorier. I forbindelse med bødefastsættelsen bør der derfor ikke tages udgangspunkt i Kommissionens direktiv 2009/5 og Rigspolitiets tilsvarende kategorisering af overtrædelser af køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Den kategorisering, som Kommissionen har foretaget, har således ikke til formål at danne grundlag for et bødegradueringsystem, men har derimod alene til formål at danne grundlag for medlemsstaternes risikoklassificering i henhold til direktiv 2006/22/EF (standardkontroldirektivet).

DI Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F) og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) er derimod tilhængere af en kategorisering af sanktionerne, men finder, at der bør tages udgangspunkt i en fælles og ensartet kategorisering i alle EU-medlemsstater.

Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL) finder, at bagatelagte fejl, som ikke har betydning for færdselssikkerheden og myndighedernes kontrol, som udgangspunkt ikke bør straffes.

*Som det fremgår af pkt. 2.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, finder Justitsministeriet, at EU-Domstolens afgørelse i *Urbán*-sagen gør det nødvendigt at tilpasse bødesystemet for overtrædelser af kontrolapparatforordningens artikel 13-16 og køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-*

9, således at der i højere grad end i dag skal tages hensyn til overtrædelsens grovhed.

Det forudsættes med lovforslaget, at der ved vurderingen af, hvorvidt og i hvilket omfang en overtrædelse af kontrolapparatforordningens artikel 13-16 er egnet til at hindre en effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i færdselslovens § 118, stk. 7, 2. pkt., skal tages udgangspunkt i den kategorisering af overtrædelser i tre niveauer, som Kommissionen har foretaget i direktiv 2009/5, mens der ved vurderingen af grovheden af en overtrædelse af køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9 skal tages udgangspunkt i Rigspolitiets opdeling af disse overtrædelser i lovforslagets bilag 3.

For så vidt angår formålet med direktiv 2009/5 kan der henvises til pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf det bl.a. fremgår, at der i bilag III til standardkontroldirektivet er opstillet en (foreløbig) liste over overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen. Med henblik på at opstille retningslinjer for vægtning af overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen kan Kommissionen tilpasse bilag III for dermed at fastlægge en fælles ramme for overtrædelser, som inddeles i kategorier, efter hvor alvorlige overtrædelserne er. Kommissionen har på den baggrund udstedt direktiv 2009/5, hvorved bilag III er erstattet af en udførlig opregning af de enkelte overtrædelsestyper i henholdsvis køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen.

Kommissionens direktiv har således ikke i første række til formål at danne grundlag for et bødegradueringsystem. EU-Domstolens afgørelse i Urbán-sagen forpligter heller ikke hertil. Samtidig skal det bemærkes, at EU-Domstolen i sin afgørelse fremhæver, at Kommissionen i direktiv 2009/5 har vedtaget "en fælles ramme" for overtrædelser af kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsforordningen, jf. præmis 36. Som en del af sin begrundelse i Urbán-sagen anfører EU-Domstolen i forlængelse heraf, at den konkrete overtrædelse af kontrolapparatforordningen udgjorde en "mindre overtrædelse" i henhold til Kommissionens direktiv, jf. præmis 39.

Med henblik på at fastlægge en ramme, der i lyset af Urbán-dommen sikrer den fornødne proportionalitet og differentiering i sanktionssystemet, finder Justitsministeriet det på den baggrund hensigtsmæssigt – og i overensstemmelse med Urbán-dommen – at der ved vurderingen af grovheden

af en overtrædelse af kontrolapparatforordningens artikel 13-16 tages udgangspunkt i Kommissionens direktiv, og at der ved vurderingen af grovheden af en overtrædelse af køre- og hviletidsbekendtgørelsens §§ 4-9 tages udgangspunkt i Rigspolitiets tilsvarende kategorisering af disse overtrædelser i tre niveauer.

Samtidig indebærer den foreslåede ramme, at en konkret vurdering af omstændighederne i en given sag – også efter lovforslaget – kan føre til en reduktion af normalbøderne. Som det er anført i pkt. 2.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, følger det således af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, at hvis det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet skyldes sjusk eller forglemmelse fra chaufførens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort, vil der ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil.

Rigsadvokaten har i tilknytning hertil tilkendegivet, at det i forbindelse med en kommende revision af meddelelsen vil blive præciseret, at det i de nævnte tilfælde tillige kan overvejes helt at undlade at rejse tiltale.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpene eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om staffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

2.2. Bødestørrelserne

Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Danske Busvognmænd og International Transport Danmark (ITD) peger på, at lovforslaget reelt indebærer en forhøjelse af bødeniveauet, idet normalbøden sættes op fra 3.000 kr. til 4.000 kr. for den kategori af overtrædelser, som Rigspolitiet har konstateret flest af.

Med lovforslaget foreslås det, at den nuværende bødestørrelse på 3.000 kr. for førerens vedkommende fremover udgør normalbøden for overtrædelser i den midterste kategori i Kommissionens direktiv 2009/5 ("alvorlige overtrædelser"). Normalbøden for overtrædelser i henholdsvis den laveste kategori ("mindre overtrædelser") og den højeste kategori ("meget alvorlige overtrædelser") foreslås gradueret i forhold hertil, således at normalbø-

den for de mindre overtrædelser udgør 2.000 kr., mens bøden for de meget alvorlige overtrædelser udgør 4.000 kr.

Justitsministeriet finder i den forbindelse ikke grundlag for at foreslå, at den nuværende bødestørrelse på 3.000 kr. for førerens vedkommende fremover skal udgøre normalbøden for overtrædelser i den højeste kategori ("meget alvorlige overtrædelser"), da dette samlet set vil indebære en lempelse af bødesystemet.

Justitsministeriet har i den forbindelse bl.a. taget i betragtning, at bøderne på færdselsområdet ved lov nr. 184 af 8. marts 2011 om ændring af færdselsloven generelt blev forhøjet som følge af den almindelige prisudvikling. Lovændringen omfattede imidlertid ikke bøderne for overtrædelse af reglerne på køre- og hviletidsområdet, som således ikke er blevet hævet siden skærpelsen indført ved lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven.

2.3. Objektivt ansvar

Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL) anfører, at der også bør ske en proportionalitetsafvejning i forbindelse med fastsættelse af bøden til arbejdsgiveren. Bødestørrelsen bør afspejle den interesse og det ansvar, som arbejdsgiveren måtte have i den givne situation.

Med lovforslaget fastholdes den nuværende bødestørrelse på 6.000 kr. for arbejdsgiverens vedkommende uanset grovheden af den enkelte overtrædelse.

Som det fremgår af pkt. 2.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, har Justitsministeriet i den forbindelse bl.a. lagt vægt på, at det princip om proportionalitet og differentiering ved fastsættelsen af sanktioner til føreren, som kommer til udtryk i EU-Domstolens afgørelse, ikke kan antages at gælde i samme omfang, når der udmåles en bøde til arbejdsgiveren. Det skal ses i lyset af, at arbejdsgiverens bødeansvar har karakter af et objektivt ansvar, og at det for arbejdsgiverens vedkommende således ikke er et krav, at overtrædelsen kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. Arbejdsgiverens bødeansvar afspejler herved, at arbejdsgiveren helt generelt skal sikre, at føreren efterlever alle regler om køre- og hviletid, uanset karakteren og grovheden af overtrædelsen af den enkelte regel.

2.4. Frakendelsessystemet

Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Busvognmænd og International Transport Danmark (ITD) forstår lovforslaget sådan, at antallet af overtrædelser af kontrolapparatforordningen, som medfører en betinget frakendelse af førerretten, sættes op fra seks til 12.

Den foreslåede ændring af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7 (jf. lovforslagets § 1, nr. 8), indebærer, at frakendelse af førerretten kun skal ske ubetinget, hvis der er tale om forhold, der ikke udelukkende er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7. Den foreslåede ændring indebærer i praksis, at 12 eller flere tilfælde af overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet til samtidig pådømmelse fremover som udgangspunkt alene skal udløse en betinget frakendelse af førerretten. I særligt grove tilfælde kan der dog ske ubetinget frakendelse ved samtidig pådømmelse af forhold, der alene er omfattet af § 125, stk. 1, nr. 7.

Lovforslaget indeholder derimod ikke ændringer af reglerne i færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 7, om betinget frakendelse af førerretten. Efter lovforslaget vil der således fortsat kunne ske betinget frakendelse af førerretten, når føreren har overtrådt reglerne om kontrolapparatet mindst seks gange.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 8, og bemærkningerne hertil.

Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL) finder ikke, at frakendelse af førerretten for overtrædelser af kontrolapparatforordningen bør være en generel sanktion. Derimod støttes den del af lovforslaget, som indebærer, at førerretten (straks) frakendes ubetinget i særligt grove tilfælde.

DI Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F) og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) fremhæver, at frakendelse af førerretten er en meget indgribende sanktion, idet føreren – ud over at miste adgangen til at udøve sit erhverv – også mister retten til privatkørsel. Der bør kun ske frakendelse af førerretten, hvis trafiksikkerheden er tilsidesat, eller hvis der er tale om bevidst forsøg på at omgå eller fjerne muligheden for kontrol. Alternativt bør føreren – i tilfælde, hvor trafiksikkerheden ikke er tilsidesat – alene miste retten til i en periode at udføre kørsel omfattet af køre- og hviletidsforordningen.

Som anført i pkt. 2.4.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, har overholdelse af reglerne om kontrolapparatet afgørende betydning for politiets muligheder for at kunne føre kontrol med overholdelsen af de materielle køre- og hviletidsregler. Justitsministeriet finder derfor ikke grundlag for helt at afskaffe adgangen til frakendelse i forhold til overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet.

Derimod har Justitsministeriet fundet grundlag for som udgangspunkt at fjerne muligheden for at idømme en ubetinget frakendelse udelukkende som følge af (mindst 12) overtrædelser af kontrolapparatforordningen til samtidig pådømmelse. Der henvises i den forbindelse til pkt. 2.4.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger og det ovenfor anførte om færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7.

Som det er anført ovenfor under pkt. 2.1.1, har Rigsadvokaten i øvrigt tilkendegivet, at det i forbindelse med en kommende revision af meddelelse nr. 4/2000 vil blive præciseret, at det kan overvejes helt at undlade at rejse tiltale i de tilfælde, hvor det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet skyldes sjusk/forglemmelse fra chaufførens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort.

For så vidt angår forslaget om at indføre en frakendelsesordning, der alene omfatter retten til at udføre kørsel omfattet af køre- og hviletidsreglerne, skal Justitsministeriet bemærke, at grundprincippet ved frakendelse af førerretten efter færdselsloven er, at frakendelsen omfatter alle former for kørsel med alle motordrevne køretøjer, hvortil der kræves kørekort. Det gælder uanset arten af og omstændighederne ved den/de forseelse(r), som har givet anledning til frakendelse.

2.5. Overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen

DI Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Danske Busvognmænd, International Transport Danmark (ITD), Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL) har – bl.a. med henvisning til forskellige eksempler på kørselsforløb – en række bemærkninger til de materielle regler om køre- og hviletid, herunder reglerne om afholdelse af daglig hviletid i forbindelse med færgeoverfart.

Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Busvognmænd og International Transport Danmark (ITD) opfordrer i den forbindelse til, at der nedsættes et udvalgsarbejde med deltagelse af repræsentanter fra erhvervsorganisationerne med henblik på at fastsætte rammerne for et nyt sanktionssystem, som tager hensyn til det EU-retlige proportionalitetsprincip.

Organisationernes bemærkninger vedrører de materielle køre- og hviletidsregler, som ligger uden for lovforslaget, idet forslaget – for så vidt angår køre- og hviletidsområdet – alene vedrører sanktioner for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet.

Justitsministeriet kan i øvrigt oplyse, at der har været afholdt flere møder mellem repræsentanter fra transportbranchen, Justitsministeriet, Rigsadvokaten og Rigspolitiet om det oplæg, som omtales i pkt. 2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, og som er udarbejdet af DI Transport i samarbejde med repræsentanter fra branchen med forslag til ændringer af sanktionssystemet for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet.

På baggrund af drøftelserne med transportbranchen indeholder lovforslaget en lempelse af frakendelsessystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet, således at der fremover som udgangspunkt ikke udmåles en ubetinget – men kun en betinget – førerretsfrakendelse i tilfælde, hvor der alene foreligger overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet til samtidig pådømmelse, jf. herved også pkt. 2.4 ovenfor.

På den baggrund finder Justitsministeriet ikke aktuelt anledning til at iværksætte et udvalgsarbejde som foreslået af erhvervsorganisationerne.

Rigspolitiet har desuden oplyst, at der på møder mellem Rigspolitiet og transportbranchen drøftes konkrete og aktuelle problemstillinger, og at medarbejdere i Rigspolitiet ved flere lejligheder i større mødefora hos branchen har orienteret om lovgivning og praksis for politiets håndhævelse på området. Herudover har Rigspolitiet og branchen aftalt et fast mødeforum, som danner rammen for en mere generel og gensidig orientering på transportområdet. Rigspolitiet deltager også lejlighedsvis i Trafikstyrelsens møder med vejtransportbranchen.

Herudover har Rigspolitiet oplyst, at det generelt er en del af politiets og anklagemyndighedens strategi at involvere borgere, brancheorganisationer, andre myndigheder m.fl. i løsningen af kriminalitets- og sikkerheds-

problemer. Herved skabes der mulighed for dels at trække på flere ressourcer og viden, dels have en tættere dialog med det omgivende samfund om prioriteringer, mål, løsninger og resultater samt ikke mindst om samfundets forventninger til politiet. Politiets samarbejde med transportbranchen er et vigtigt element i denne strategi.

2.6. Forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort

Danske Biludlejere går ud fra, at de foreslåede forhøjelser af kørekortgebyrerne svarer til omkostningerne ved at erhverve kørekort og kan dokumenteres udgiftsmæssigt.

Dansk Transport og Logistik (DTL) bemærker, at kørekort udstedt efter den 19. januar 2013, vil have en begrænset gyldighedstid og derfor skulle fornys oftere end hidtil. Da der skal betales et gebyr ved hver fornyelse, vil den samlede meromkostning for personer, som skal have fornyet kørekort, være større end 20 kr. DTL er på den baggrund betænkelig ved forhøjelsen af gebyrer for udstedelse af kørekort, idet transportbranchen vil blive påført øgede omkostninger.

Med lovforslaget foreslås en række gebyrer i færdselslovens § 59 a, stk. 2, § 124 a, §§ 124 c-e og § 124 h, som betales for eller indeholder betaling for udstedelse af et nyt kørekort, forhøjet med 20 kr.

Baggrunden herfor er, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF om kørekort (tredje kørekortdirektiv) stiller en række nye krav til det fysiske kørekort, herunder øgede krav til kortenes sikkerhed.

Direktivet indebærer desuden bl.a., at alle nye kørekort, der udstedes efter den 19. januar 2013, skal have en begrænset gyldighedstid, således at kørekortet jævnlige skal fornys. Denne del af direktivet er implementeret ved lov nr. 1551 af 21. december 2010 om ændring af færdselsloven (Implementering af dele af tredje kørekortdirektiv, ændring af gyldighedstiden for kørekort).

Som det fremgår af pkt. 4 i lovforslagets almindelige bemærkninger, opvejes indtægterne ved de foreslåede forhøjelser af kørekortgebyrerne af udgifterne forbundet med et højnet sikkerhedsniveau for danske kørekort.

Som anført i pkt. 3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger har Justitsministeriet ved vurderingen af merudgiften for den enkelte borger bl.a.

taget i betragtning, at et kørekort som udgangspunkt har en lang gyldighed, og at der således er tale om, at den enkelte borger kun med mellemrum af en vis længde vil skulle betale for planmæssige fornyelser af kørekortet.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 1, 3-5 og 7, og bemærkningerne hertil.

3. Udformningen af lovforslaget

Der er i forhold til det udsendte lovforslag foretaget følgende ændringer:

- Ordlyden af den foreslåede nye strafbestemmelse i § 118, stk. 7, 3. pkt., jf. lovforslagets § 1, nr. 2, er præciseret med henblik på at tydeliggøre, at det ved fastsættelsen af bøden for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af kontrolapparatet mv., skal indgå som en skærpende omstændighed, i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne.
- Ikrafttrædelsestidspunktet for lovforslagets § 1, nr. 2 og 8 (ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet), er ændret fra dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende til den 1. september 2013.
- Herudover er der foretaget enkelte redaktionelle ændringer i lovforslaget samt ændringer og præciseringer i lovforslagets bemærkninger.



DANSKE
BUSVOGNMÆND

Justitsministeriet
Civil- og politiafdelingen
Slotsholmen 10
1216 København K



**Brancheorganisation for
den danske vejgodstransport**

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Telefon: +45 7467 1233
Telefax: +45 7467 4317
Internet: www.itd.dk
e-mail: itd@itd.dk

Deres ref.:

Vor ref.: LN/irh

Vort j. nr.:

Dato: 12.12.2012

Høringssvar i forbindelse med Lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet og forhøjelse af gebyrer af kørekortet)

ITD – brancheorganisation for den danske vejgodstransport - og Danske Busvognmænd afgiver hermed høringssvar om påtænkte ændringer af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet.

Det skal indledningsvis bemærkes, at ITD og Danske Busvognmænd ingen kommentarer har vedr. forhøjede gebyrer for udstedelse af kørekort.

Grundlæggende betragtninger:

Vi noterer med tilfredshed, at Justitsministeriet (JM) åbner op for at differentiere sanktionerne, så de begynder at afspejle EU's principper om proportionalitet. De principper er senest kommet til udtryk i Urban-dommen afsagt ved EU-Domstolen den 9. februar 2012.

Vi havde dog gerne set, at Urban-dommen var slået langt kraftigere igennem i nærværende lovforslag, og vi ser frem til i nær fremtid at modtage lovforslag i høring, der udmønter Urban-dommen fuldt ud i relation til

- ændring af bødestørrelserne i forbindelse med overtrædelse af kontrolapparatforordningen
- frakendelse af førerretten ved overtrædelse af kontrolapparatforordninger eller køre-hvile-tids-reglerne
- beregningsmodellen som anvendes i forbindelse med overtrædelse af selve køre-hvile-tids-reglerne.

Generelt opfylder den danske bødeberegningsmodel efter vores opfattelse ikke de grundlæggende EU-retslige retningslinjer for den afvejning af proportionalitet, som Urban-dommens præmisser kræver.

Vi anerkender nødvendigheden af et bødesystem, der er tilpasset den kontrolmængde, som EU kræver udført. Men en anerkendelse af det danske system i relation til proportionalitetsprincippet kræver, at der fra anklagemyndighedens side sker en proportionalitetsafvejning, før den simple matematiske beregning af bøder sker.

Nedenstående eksempel viser nødvendigheden:

Arbejdsdagen begynder kl. 00.00
Daglig kørsel afsluttet kl. 11.00 (ankomst til færgehavn)
Hvil fra kl. 11.00 til kl. 14.30
Kørsel om bord – varighed ½ time
Sejllads – varighed (fra kl. 15.00 – 19.00)
Kørsel fra borde til p-plads 34 min.
Forsat hvil fra kl. 19.34 – 24.00
Samlet færgehvil herefter (3½ + 4 + 4 t. 26 min.) = 11 t. 56 min.

Bemærk, at færgehvilet er afbrudt to gange med en samlet varighed på 64 minutter mod de tilladte 60 minutter.

Det betyder, at politiet ved en kontrol ikke (iflg. nuværende praksis) vil anerkende anvendelsen af færgereglen, men alene godskrive chaufføren det længst afholdte hvil (kl. 19.34 – 24.00 = 4 t. 26 min.) eller evt. første hvil (3½ t.) som en del af et split-hvil (3 + 9).

Det skyldes, at den 2. færgeafbrydelse blev fire min. for lang. Her sker der ingen afvejning af den færdselssikkerhedsmæssige risiko, som chaufføren udsætter sine omgivelser for.

Der sker heller ingen vurdering af effekten af konsekvenserne på den arbejdsmiljømæssige side for denne overtrædelse med 4 minutter, forinden bøden beregnes, sådan som Urban-dommen kræver i sin gennemgang at de proportionalitetsafvejninger, som skal ske.

Reglernes kompleksitet og beregningsperiodens opgørelsesmåde nødvendiggør en afvejning og vurdering af grundlaget for beregningen af bøden, hvis bødestørrelsen skal gøres op efter en procentuel overtrædelse af en given regel.

Den nuværende beregningsmetode opfylder efter vores opfattelse ikke EU-retten krav til proportionalitetsafvejning.

Der henvises i lovforslagets bemærkninger til dommerens ret til at fravige den beregnede bødestørrelse, hvis særlige forhold taler for det. Denne mulighed anvendes stort set ikke i byretten, men er blevet benyttet i Landsretten og i Højesteret (se Justitsministeriets egne bemærkninger herom i "Underretning om EU-domstolens dom i sag C-210/10, Urban" af 10. maj 2012 – j.nr. 2012-84-0082). Vi må opfordre til, at Rigsadvokaten præciserer byretternes pligt til proportionalitetsafvejning.

Vi finder det ikke rimeligt - set ud fra et menneskeligt, et økonomisk og ikke mindst et retssikkerhedsmæssigt synspunkt - at en chauffør i visse situationer skal gå hele vejen gennem retssystemet for at få en afbalanceret dom og bøde (se bl.a. Højesterets dom, 11. maj 2012 – sag 370/2011 (2. afdeling)).

Bødekategorisering - kontrolapparatforordningen:

For at indføre en vis grad af proportionalitet i bøderne, som skal idømmes for overtrædelse af kontrolapparatforordningen, stiller JM forslag om at lave en graduering af mulige overtrædelser af forordningen ved at støtte sig til den inddeling, som fremgår af *bilag III i Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009*.

Læser man præamblen til direktivet, fremgår det *ikke* af den, at kategoriseringen har til formål at danne grundlag for en bødefastsættelse. Formålet er alene at kunne danne grundlag for en risikovurdering/klassificering i henhold til direktiv 2006/22/EF. Klassifikationen er ikke tænkt som et bødegradueringssystem.

Gennemgangen af dommens præmisser underbygger netop også, at sanktioneringen ikke uden videre kan henføres til særlige grupperinger af overtrædelser. Derfor må ITD også tage afstand fra den yderligere gruppering, som JM har ladet Rigspolitiet udarbejde. Den er for uafbalanceret og unuanceret til at skabe et sanktioneringsgrundlag, som kan leve op til de præmisser, der er i Urban-dommen.

Ved gennemgang af lovforslaget kan vi herefter konstatere:

Gradueret bøde for chaufføren ved kontrolapparatovertrædelser.

- Fastsættelse af bøder i 3 kategorier – 2.000 kr., 3.000 kr. og 4.000 kr. Objektivt ansvar til arbejdsgiveren kr. 6.000 uanset kategori og uanset, hvilke forhold der må ligge til grund for chaufførens overtrædelse.

JUSTITSMINISTERIET

- Gradueringen begrundes af JM med konsekvenserne af Urban-dommen og transportbranchens kritik i 2010. I relation til det objektive ansvar for arbejdsgiveren anses det ikke for nødvendigt at foretage justeringer der.
- Konsekvensen af den foreslåede ændring er en forhøjelse af bødeniveauet. Man lægger op til nedsættelse af den kategori af overtrædelser, der ifølge Rigspolitiet er konstateret færrest overtrædelser i, og en forhøjelse af bødestraffen i den kategori, som man i 2011 konstaterede flest overtrædelser i.

Frakendelse af førerretten ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen.

- JM anerkender i lovforslagets bemærkninger, at frakendelser også bør underlægges proportionalitetsbetragtninger. Derfor har man vurderet muligheden for en sondring mellem overtrædelser på baggrund af overtrædelsernes grovhed. Efter at have konsulteret Rigsadvokaten og Rigspolitiet finder man det dog ikke hensigtsmæssigt at foretage principielle ændringer!
- Man fremlægger dog den imødekomme til erhvervet, at der nu i stedet for 6 overtrædelser af kontrolapparatforordningens regler skal 12 overtrædelser til, inden der kan ske en betinget frakendelse. Man fjerner derudover muligheden for en ubetinget frakendelse, medmindre man allerede har en betinget frakendelse "på kontoen". I særligt grove tilfælde vil man bevare muligheden for inddragelse af førerretten omgående.

Efter denne gennemgang vil vi gerne endnu engang understrege, at vi hilser ministeriets åbning over for en mere differentieret bødefastsættelse velkommen, men at vi savner en fuld anerkendelse af EU-dommens krav om efterlevelse af EU-rettens grundlæggende principper omkring proportionalitet og den deraf nødvendige proportionalitetsafvejning, som beskrives nøje i EU-domstolsafgørelsens (C-210/10 (Urban)) præmisser.

Med henvisning til overstående skal ITD og Danske Busvognmænd opfordre til, at der nedsættes et udvalgsarbejde med repræsentanter fra erhvervsorganisationerne. Samme med repræsentanter fra ministeriet og politiet skal udvalget opsætte rammerne for et nyt, afbalanceret og nuanceret bødeberegningssystem, som tager hensyn til grundlæggende EU-retslige principper.

Systemet skal sætte fokus på proportionalitetsafvejninger, inden der fastsættes et bødebeløb. Et bødeberegningssystem, som vi har i dag, hvor proportionalitetsprincippet alene kommer til udtryk i den progressive beregningsmetode/ sanktionsniveau, må ændres til en sanktionering, som tager sit udgangspunkt i overtrædelser, hvor EU-rettens proportionalitetshensyn er taget.

Ovenstående udvalgsarbejde bør også arbejde med og drøfte de rammer og normer, der bør være for den egenkontrolforpligtelse, som virksomhederne skal foretage. Det vil sikre, at virksomhederne og ikke mindst de kontrollerende myndigheder vil kunne optimere deres ressourceanvendelse i forbindelse med den nødvendige virksomhedskontrol.


Med venlig hilsen

ITD



Lars Nielsen

Danske Busvognmænd



Steen Bundgaard

Justitsministeriet
Civil- og politiafdelingen
Slotsholmen 10
1216 København K

Deres ref.: 2012-801-0006

Vor ref.: 12-412503-002

Dato: 12.12.2012

Høringssvar i forbindelse med Lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet og forhøjelse af gebyrer af kørekortet).

Dansk Erhverv (DE) og Dansk Transport og Logistik (DTL) skal hermed afgive følgende høringssvar til forslag om Lov og ændring af færdselsloven og ændring af sanktioner for overtrædelser af Kontrolapparatforordningen. Det skal bemærkes, at der er afgivet særskilt høringssvar for forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort.

Indledningsvis skal DE og DTL bemærke, at det er vigtigt, at der er en effektiv og præventiv kontrol af transportbranchens overholdelse af køre- og hviletidsreglerne generelt. Reglerne har til hensigt at sikre ens konkurrencevilkår, sikre chaufførernes sociale velfærd og ikke mindst sikre færdselssikkerheden, så der ikke kører trætte chauffører rundt på de europæiske veje.

Erfaringsmæssigt er køre- og hviletidsområdet et lovområde, som transportbranchen har svært ved at overholde. Det skyldes ikke altid, at branchen mangler vilje til at overholde reglerne, men i særdeleshed det faktum, at reglerne er komplicerede og svære at forstå, ligesom de fortolkes meget forskelligt i Europa. Ca. 1/3 af de sigtelser, som politiet rejser i vejkontrol, er overtrædelser af kørehviletidsreglerne (kørehviletids- og kontrolapparatforordningen). Men der er ikke altid tale om overtrædelser, som har betydning for færdselssikkerheden og det, som lovgivningen er sat i verden for at påse.

Det er naturligvis nødvendigt at have passende sanktioner, især når overtrædelser sker bevidst, hvorved der fx i forhold til kontrolapparatforordningen manipuleres, således at kørehviletidsdata fordrejes, som derved ikke kan kontrolleres af kontrolmyndigheden.

Som et bevis for, at reglerne er vanskelige, har Rigspolitiet udarbejdet vejledninger for, hvordan reglerne skal fortolkes af de myndigheder i Danmark, som har med kontrol og retspraksis at gøre. For eksempel er Vejledning om Kontrol af Køre- og hviletidsbestemmelserne et opslagsværk på mere end 200 sider, der beskriver og forklarer regler og sanktioner i detaljer. Ligeledes har EU Kommissionen via det netop gennemførte TRACE projekt taget tiltag til, at kontrolpersonale skal have ens tilgang til kontrolpraksis igennem uddannelse i erkendelse af, at reglerne administreres forskelligt rundt om i Europa. EU understreger desuden, at uddannelse af kontrolmyndighederne er vigtigt, idet man via revision af Kontrolapparatforordningen foreslår lovmæssig uddannelse.

Begge tiltag støtter DE og DTL op om, og vi anbefaler også, at TRACE implementeres i undervisningen af transportbranchen, således at undervisere, vognmænd, chauffører, disponenter osv. også får samme opfattelse af reglerne som kontrolmyndigheden. Kun ved at skabe en rød tråd for lovgivningens målgrupper kan man opnå fuld gennemsigtighed i forståelsen af reglerne og herved undgå misforståelser og fejl.

Det er med tilfredshed, at vi har noteret os, at Justitsministeriet (JM) åbner op for at differentiere sanktionerne for overtrædelser af Kontrolapparatforordningen, således at disse tenderer til at afspejle EU's principper omkring proportionalitet, som de kommer til udtryk ved dom afsagt af EU-Domstolen den 9. februar 2012 (C-210/10 (Urban)).

Den eksisterende danske sanktionsmodel, hvor der gives samme størrelse bøde uanset overtrædelsens karakter, samt automatisk "et klip" for hver overtrædelse, der kan medføre frakendelse af førerretten ved henholdsvis 6 eller 12 klip, opfylder efter vores opfattelse ikke de grundlæggende EU-retslige retningslinjer for den proportionalitetsafvejning som anført i Urban-dommen, fordi der ikke sker en proportionalitetsafvejning af den pålagte sanktion.

Vi havde gerne set, at principperne for Urban-dommen var slået langt kraftigere igennem i nærværende lovforslag. Det er vores generelle holdning, at bagatelagtige fejl, som ikke har betydning for færdselssikkerheden og myndighedernes kontrol, som udgangspunkt ikke bør straffes. Endvidere mener vi ikke, at frakendelse af førerretten bør være en del af sanktionerne for overtrædelse af kontrolapparatforordningen. ① ②

EU-rettens grundlæggende principper anerkender retten til at idømme et objektivt straffeansvar for arbejdsgiveren, hvilket er nævnt i Urban-dommen. Men i forhold til bødegraduering bør der også ved det objektive straffeansvar ske en proportionalitetsafvejning, som beskrevet i dommens præmisser. Det virker ulogisk og ikke hensigtsmæssigt, at vognmandens objektive straffeansvar for bagatelagtige og meget alvorlige overtrædelser er den samme.

For at indføre en vis grad af proportionalitet i bøderne, som skal idømmes for overtrædelse af Kontrolapparatforordningen, stiller JM forslag om at lave en graduering af mulige overtrædelser af forordningen ved at støtte sig til den inddeling, som fremgår af bilag III i Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009.

Læser man præambelen til dette direktiv, fremgår det ikke heraf, at denne kategorisering har til formål at danne grundlag for en bødefastsættelse, men alene har det formål at kunne danne grundlag for en risikovurdering/klassificering i henhold til direktiv 2006/22/EF. Klassifikationen er altså ikke tænkt som et bødegradueringssystem. Urban-dommen underbygger jo netop også, at sanktioneringen ikke uden videre kan henføres til særlige grupperinger. Derfor mener vi ikke, at den gruppering, som angår overtrædelser af den danske bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 jf. Lovforslagets bilag III, lever op til de præmisser, der findes i Urban-dommen.

For så vidt angår overtrædelser af Kontrolapparatforordningen fastsætter lovforslaget graduerede bøder til chaufføren samt til vognmanden for så vidt angår de "direkte overtrædelser"

inden for 3 kategorier – 2.000 kr., 3.000 kr. og 4.000 kr. Fastsættelse af bøder for det objektive straffeansvar til arbejdsgiveren er fortsat kr. 6.000 uanset kategori og uanset, hvilke forhold der må ligge til grund for chaufførens overtrædelse.

De og DTL må dog konstatere, at konsekvensen med de foreslåede ændringer er en forhøjelse af bødeniveauet, fordi nedsættelse af laveste bødeniveau sker i den kategori af overtrædelser, der ifølge Rigspolitiet er konstateret færrest overtrædelser i, hvorimod en forhøjelse af bødestraffen sker i den kategori, som man i 2011 konstaterede flest overtrædelser i.

Bødestørrelserne i lovforslaget bør efter vores opfattelse justeres, så udgangspunktet modsvare mindstebøden for overtrædelser af færdselsloven og herunder også Kørehviletidsforordningen. Udgangspunktet for overtrædelse af kontrolapparatforordningen bør være et niveau på mellem 1000,- kr. – 3000,- kr. i forhold til det i lovforslaget anførte bødesystem. Vi skal blot nævne, at overtrædelse af færdselslovens § 4, stk. 1, kørsel frem mod rødt lys, som er direkte forbundet med betydelig risiko for færdselssikkerheden, medfører en sanktion på 2000,- kr. og et klip i kørekortet til forskel fra fejlbetjening af kontrolapparatet ved at forglemme at indstille apparatet på hviletid i 11 timer uden betydning for hverken færdselssikkerhed eller politiets kontrol, der ifølge forslaget sanktioneres med 4000,- kr. i bøde og "et klip". For så vidt angår bødestørrelsen for det objektive straffeansvar bør sanktionen afspejle den interesse og det ansvar, som arbejdsgiveren måtte have i den givne situation.

For så vidt angår frakendelse af førerretten ved overtrædelse af Kontrolapparatforordningen indeholder lovforslaget bemærkning om, at frakendelser også bør underlægges proportionalitetsbetragtninger. Derfor har JM vurderet muligheden for at sondre imellem overtrædelser på baggrund af disse. Efter at have konsulteret Rigsadvokaten og Rigspolitiet finder man det dog ikke hensigtsmæssigt at foretage principielle ændringer i det eksisterende system. Transportbranchen imødekommes dog ved, at der nu i stedet for 6 overtrædelser af kontrolapparatforordningens regler skal 12 overtrædelser til, inden der kan ske en betinget frakendelse af førerretten. Ligeledes fjernes muligheden for at pådømme en ubetinget frakendelse, medmindre chaufføren allerede har en betinget frakendelse i forvejen. I særligt grove tilfælde vil man bevare muligheden for inddragelse af førerretten omgående.

DE og DTL skal blot gentage, at vi ikke finder, at frakendelse af førerretten for overtrædelser af kontrolapparatforordningens bestemmelser skal være en generel sanktion, hvorimod vi tilslutter os lovforslagets indstilling om muligheden for at kunne inddrage førerretten ved særligt grove overtrædelser.

Lovforslagets hensigt om ikke at justere ved sanktionssystemet for overtrædelse af kørehviletidsforordningen er vi enige i. Vi finder, at det eksisterende system generelt er forståeligt og afbalanceret i forhold til strafudmåling. Men vi finder dog anledning til at kigge nærmere på myndighedernes fortolkning og administration af reglerne i forhold til blandt andet overtrædelser af køretid uden pauser eller afholdelse af daglige hviletid i forbindelse med færgeoverfart.

Der er mange eksempler på, at en samlet afbrydelse af hviletiden i forbindelse med færgeoverfart på 61 - 63 minutter, medfører, at Kørehviletidsforordningens artikel 9, stk. 1, ifølge gældende praksis pludselig ikke længere kan lægges til grund. Selv om chaufføren har mindst 11 timers daglig hviletid, bliver konsekvensen af, at færgereglen ikke kan lægges til grund for analysen, at den længste hvileperiode imellem afbrydelserne skal sanktioneres. Dette er ifølge vores opfattelse i overensstemmelse med forordningen, at artikel 9, stk. 1, ikke længere kan anvendes, men ved den efterfølgende vurdering af sanktionen udgår proportionalitetsvurdering af 1 - 3 minutters overtrædelse. Med gældende praksis tages ikke hensyn til hverken færdselssikkerhed, chaufførens arbejdsmiljø eller konkurrencen, og derfor medfører 1 - 3 minutters overtrædelse, at chaufføren i stedet skal betale en stor bøde og bliver frataget førerretten. Havde han alene afbrudt hviletiden med 60 minutter, var der ingen overtrædelse overhovedet.

Samme problem findes i pausebestemmelserne, hvor der i forhold til bødestraffens fastsættelse ikke tages hensyn til de afholdte pausers længde, hvilket kun sker i forhold til, om der skal ske frakendelse. Vi skal opfordre JM til, at der ses på dette med fornyede øjne.

Reglernes kompleksitet og beregningsperiodens opgørelsesmåde nødvendiggør en afvejning/vurdering af bødeberegningsgrundlaget, hvis bødestørrelsen skal opgøres efter en procentuel overtrædelse af en given regel.

Afslutningsvis vil vi endnu engang understrege, at vi hilser et mere differentieret sanktionssystem velkommen. Men i lovforslaget vi savner en fuld anerkendelse af Urban-dommens krav om efterlevelse af EU-rettens grundlæggende principper omkring proportionalitet og den deraf nødvendige proportionalitetsafvejning, som beskrives nøje i dommens præmisser.

Med baggrund i vores hørings svar vil vi opfordre til, at der nedsættes et udvalgsarbejde med repræsentanter fra erhvervsorganisationerne, som sammen med ministeriet og myndighederne kan opsætte rammerne for et nyt, afbalanceret og nuanceret sanktionssystem, som tager hensyn til de grundlæggende EU-retslige principper, og som tager sit udgangspunkt i overtrædelser, hvor EU-rettens proportionalitetshensyn er taget, før den endelige sanktion for en overtrædelse fastsættes.

Med venlig hilsen

(på vegne af)
Jesper Højte Stenbæk
Chefkonsulent/DE



Frank Davidsen
Chefkonsulent/DTL
2275 2804

Katarina Hvid Lundh

Fra: John Roy Vesterholm [jrv@dtl.eu]
Sendt: 11. december 2012 14:31
Til: Justitsministeriet; Katarina Hvid Lundh
Cc: Frank Davidsen; Ove Holm
Emne: Høringssvar til lovforslag om ændring af færdselsloven - deres j.nr. 2012-801-0006

Til Justitsministeriet

DTL har følgende bemærkninger til lovforslaget om ændring færdselsloven for så vidt angår forhøjelsen af gebyret ved fornyelsen af kørekort:

For så vidt angår forhøjelsen af gebyrer for udstedelse af kørekort, fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at der som følge af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (tredje kørekortdirektiv) fra den 19. januar 2013 stilles en række nye sikkerhedsmæssige krav til udformningen af de fysiske kørekort, som medlemsstaterne udsteder. Ved samme lejlighed gennemføres generelt en styrkelse af sikkerhedsniveauet i danske kørekort. Produktionsomkostningerne for de nye danske kørekort bliver på den baggrund højere end for de eksisterende kørekort. Med lovforslaget hæves de berørte gebyrer med et beløb, der dækker disse meromkostninger....

Som følge af de nye krav til sikkerhed i kørekort og de deraf forøgede produktionsomkostninger for de fysiske kørekort foreslås en række gebyrer i færdselslovens § 59 a, stk. 2, § 124 a, §§ 124 c-e og § 124 h, som betales for eller indeholder betaling for udstedelse af et nyt kørekort, forhøjet med 20 kr.

I den forbindelse skal man være opmærksom på, at kørekort udstedt efter den 19. januar 2012 vil have en begrænset gyldighedstid. Et kørekort vil derfor skulle fornyes hyppigere end i dag. Det skyldes, tredje kørekortdirektiv har bl.a. til formål at reducere mulighederne for forfalskning af kørekort.

DTL har forstået det sådan, at man skal betale gebyr hver gang at kørekortet skal fornyes. Den reelle forøgede omkostning for dem som skal have fornyet kørekort vil derfor være større end 20 kr., henset til at kørekortet ville skulle fornyes hyppigere end i dag.

DTL er derfor betænkelig ved forhøjelsen af gebyret ved fornyelsen af kørekort, da det vil påføre en i forvejen hårdt trængt transportbranche øgede omkostninger.

Mht. til ændring af sanktionssystemet for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet, så vil der blive fremsendt et selvstændigt høringssvar om dette.

Med venlig hilsen/Best regards

John Roy Vesterholm
Chefjurist, cand. jur./Head of legal affairs
Dansk Transport og Logistik/Danish Transport and Logistics Association
Grønningen 17, postboks 2250
DK-1019 København K.
Tlf. +45 70 15 95 00
Tlf. direkte +45 40 63 64 33
www.dtl.eu



Fra alle os i DTL...

de bedste ønsker om en glædelig jul

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

Jmt. medtil.

12 DEC. 2012

12. december 2012

Justitsministeriet
Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven

Idet vi henviser til den fremsendte høring af 14. november 2012 vedrørende ovennævnte, kan det oplyses, at 3F Transportgruppen, ATL og DI Transport har følgende bemærkninger:

Kontrolapparatforordningen:

Det er positivt, at Danmark implementerer dele af direktiv 2009/5/EF, således at man anvender proportionalitetsprincippet ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Hermed imødekommer Justitsministeriet et længe næret ønske i vejtransportbranchen.

Med hensyn til differentiering af bødestørrelserne er det vores opfattelse, at Justitsministeriet ikke er helt fair, da bødekategoriseringen implicit indebærer, at bødestrafen for den normale forseelse bliver hævet fra 3.000 til 4.000 kr. Vi er tilhængere af en kategorisering, men finder også, at den helt naturligt må have sit udgangspunkt i en fælles og ensartet kategorisering i alle EU-lande – ellers skabes der et incitament for nogle i at spekulere i udenlandske selskaber. Proportionalitetsprincippet gælder efter vores opfattelse ikke kun ved strafudmålingen, men også i forbindelse med selve kategoriseringen af de enkelte forseelser.

Frakendelse af førerretten er en meget indgribende sanktion, hvor føreren, udover at miste sit erhverv, også mister en række sociale kompetencer, idet frakendelsen også omfatter privatkørsel, hvorfor det foreslås, at der bør ske en yderligere lempe, således at der kun sker frakendelse, såfremt trafiksikkerheden er tilsidesat, eller hvis der er tale om bevidst forsøg på at omgå eller fjerne kontrolmuligheden, jf. herved også proportionalitetsprincippet.

Derfor foreslår vi følgende tilføjelse til det fremsatte lovforslag:

”Hvis overtrædelsen derimod ikke er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelse af bestemmelserne, som nævnt i 2. pkt., vil der kunne ske en nedsættelse af bøden eller at bøden bortfalder”.

Alternativ til frakendelse, i tilfælde hvor trafikikkerheden ikke er tilsidesat, kunne være at miste retten til, i en periode, at udføre kørsel omfattet af EF rådsforordning 561/2006 om køre- og hviletid. (En sådan ordning har man tidligere indført ved transport af levende dyr).

Køre- og hviletidsforordningen:

Det er efter vores faste opfattelse væsentligt, at proportionalitetsprincippet i større udstrækning anvendes på køre- og hviletidsreglerne. Proportionalitetsprincippet er et generelt retsprincip i EU-retten og dette princip bør derfor også finde explicit anvendelse i relation til køre- og hviletidsreglerne. Selvfølgelig er der en vis proportionalitet, når der er tale om en procentuel beregning, men når man anvender kumulationsmetoden, forsvinder proportionalitetsprincippet helt, hvilket kan illustreres med et eksempel fra en konkret sag.

Eksempel:

En fører er af politiet med anvendelse af kumulationsmetoden tiltalt for at have kørt for længe uden pause/hvil, idet han er beregnet til at have kørt 7 timer og 38 minutter uden lovlig pause, overskridelsen er efter kumulationsmetoden beregnet til 73 %, hvorfor chaufføren ud over bøden på 7500 kr. også får en frakendelse af førerretten.

Hvis man kigger på det pågældende kørselsmønster, har føreren holdt 4 pauser på henholdsvis 28, 17, 19 og 15 minutter i nævnte rækkefølge. Hermed har han holdt 79 minutters pause i perioden, hvor reglerne kun foreskriver 45 minutters pause. Han har blot byttet om på rækkefølgen.

I det nævnte eksempel, som er fra en konkret sag, står det lysende klart, at trafikikkerheden på ingen måde er tilsidesat. Alligevel udløser hændelsen samme straf, som hvis han havde kørt 7 timer og 38 minutter nonstop.

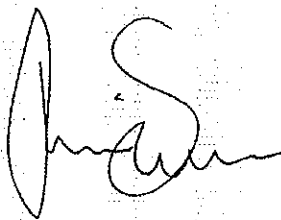
Med baggrund i nævnte eksempel opfordres til at proportionalitetsprincippet også skal anvendes i forhold til køre- og hviletidsforordningen. Alternativt kunne man ændre måden, hvorpå man beregner kumulation.

Endelig vil vi i lighed med tidligere foreslå, at organisationerne sammen med myndighederne arbejder videre med en model for et egenkontrolprogram, som kan være med til at nedsætte antallet af overtrædelser i forbindelse med brug af Kontrolapparatet.

Venlig hilsen



Kjeld H. Jensen



Michael Svane



Anne Windfeldt Trolle

Justitsministeriet
Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

13. december 2012
J.nr. 2012-9020-404
Sagsbehandler: KNS

NATIONALT BEREDSKABS
CENTER

Juridisk Sekretariat
Ejby Industrivej 125-135
2600 Glostrup

Justitsministeriet har ved brev af 14. november 2012 (sagsnr.: 2012-801-0006) anmodet Rigspolitiet om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparater og forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort).

Vedrørende lovforslagets punkt 2.5. om den fremtidige kontrolindsats på køre- og hviletidsområdet bemærker Rigspolitiet supplerende, at for så vidt angår kontrol af køre- og hviletidsbestemmelserne vil opgavefællesskaberne som sagt varetage alle opgaver i forbindelse med vej- og virksomhedskontrollen, som i dag udføres af Rigspolitiet og politikredsene. Tungvognscenter Øst overtager hele den indledende administrative virksomhedskontrol, mens den efterfølgende strafferetlige behandling af sagerne integreres helt eller delvist i centrene.

Herved skabes der mulighed for, at vej- og virksomhedskontrollen frem for at skulle overdrages mellem flere myndigheder, fremover vil kunne gennemføres i et sammenhængende forløb hos samme specialiserede myndigheder, hvilket forventes at styrke både det faglige niveau og effektiviteten i kontrollen og retsforfølgningen.

Rigspolitiet har ingen yderligere bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen


Vibeke Christensen
vicepolitimester



Københavns Byret



JUSTITSMINISTERIET

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Præsidenten
Domhuset, Nytorv 25
1450 København K.
Tlf. 33 44 80 00
Fax 33 44 84 88
CVR 21 65 95 09
administration.kbh@domstol.dk
J. nr. 9099.2012.47

Den 19. november 2012

Ved en mail af 14. november 2012 har Justitsministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionssystemet for overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet og forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort).

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

Der henvises til j.nr. 2012-801-0006.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen

Katarina Hvid Lundh

Fra: Pia Saxild [PS@fbr.dk]
Sendt: 7. december 2012 09:41
Til: Justitsministeriet; Katarina Hvid Lundh
Emne: SV: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (j.nr. 2012-801-0006)

Forbrugerrådet vurderer, at udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet og forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort) 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

Helen Amundsen
Seniorrådgiver
Forbrugerrådet
Tlf. direkte: +45 7741 7732
E-mail: ha@fbr.dk

TÆNK FORBRUGERRÅDET

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

Fra: Justitsministeriet [<mailto:jm@jm.dk>]

Sendt: 14. november 2012 15:21

Til: transportgruppen@3f.dk; praesident@oestrelandsret.dk; post@vestrelandsret.dk; jeho@di.dk; tur@tur.dk; info@sikkertrafik.dk; politi@politi.dk; rigsadvokaten@ankl.dk; frederiksberg@domstol.dk; bornholm@domstol.dk; aarhus@domstol.dk; viborg@domstol.dk; svendborg@domstol.dk; roskilde@domstol.dk; randers@domstol.dk; odense@domstol.dk; naestved@domstol.dk; nykobing@domstol.dk; lyngby@domstol.dk; kolding@domstol.dk; horsens@domstol.dk; holstebro@domstol.dk; holbaek@domstol.dk; hjorring@domstol.dk; hillerod@domstol.dk; helsingor@domstol.dk; glostrup@domstol.dk; esbjerg@domstol.dk; aalborg@domstol.dk; mail@politiforbundet.dk; ofr@oil-forum.dk; movia@moviatrafik.dk; hoering@lf.dk; kobenhavn@domstol.dk; kl@kl.dk; itd@itd.dk; fdl@fdl-vm.dk; fdm@fdm.dk; Forbrugerrådets Reception; transport@transport.dtu.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; hoeringer@dommerfm.dk; transport@di.dk; dommerforeningen@gmail.com; dbi@bilimp.dk; dt@datatilsynet.dk; post@dasp.dk; regioner@regioner.dk; db@db-dk.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; dtl@dtl.eu; info@danskerhverv.dk; info@danskbyggeri.dk; atl@di.dk; di@di.dk

Cc: Katarina Hvid Lundh

Emne: Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (j.nr. 2012-801-0006)

Se venligst vedhæftede filer

Med venlig hilsen


JUSTITSMINISTERIET
Fælles service
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8963
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Katarina Hvid Lundh

Fra: Poul Tvede [tvede@europcar.dk]
Sendt: 20. november 2012 14:44
Til: Justitsministeriet; Katarina Hvid Lundh
Emne: Sagsnr. 2012-801-0006: Ændring af Færdselsloven, høring og reference til denne høring

Kære Katarina Lundh

Danske Biludlejere har ikke umiddelbart kommentarer til det fremsendte forslag til ændring af færdselsloven, idet Danske Biludlejere går ud fra, at de anførte forhøjelser er omkostningerne ved at erhverve kørekort kan dokumenteres udgiftsmæssigt og således ikke kan betragtes som en ny afgift.


Med venlig hilsen/Kind Regards

Poul H. Tvede
Formand, Danske Biludlejere



DANSKE BILUDLEJERE

Gl. Kongevej 13 - DK1610 København V
Tlf. +45 33 55 99 55
Fax +45 33 55 99 66
E-mail: <mailto:tvede@europcar.dk> / tvede@europcar.dk

 Please consider the environment before printing this email!

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

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

28. november 2012

Vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven - Justitsministeriets j.nr. 2012-801-0006

Datatilsynet

Borgergade 28, 5.
1300 København K

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

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

J.nr. 2012-111-0023
Sagsbehandler
Kristian Gyde Poulsen
Direkte 3319 3215

Ved e-mail af 14. november 2012 har Justitsministeriet anmodet om Datatilsynets bemærkninger til et fremsendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet og forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort).

Udkastet giver ikke Datatilsynet anledning til bemærkninger.

Datatilsynet forudsætter, at persondatalovens¹ bestemmelser vil blive iagttaget i forbindelse med de behandlinger af personoplysninger, der vil ske som følge af lovforslagets bestemmelser.

Med venlig hilsen

Kristian Gyde Poulsen

¹ Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer

Vestre Landsret
Præsidenten



Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

J.nr. 40A-VL-50-12
Den 05/12-2012

Justitsministeriet har den 14. november 2012 anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparat og forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort).

I den anledning skal jeg meddele, at udkastet ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Dette svar sendes efter anmodning digitalt og til jm@jm.dk og klu@jm.dk.

Der henvises til sagsnr. 2012-801-0006.

Med venlig hilsen


Bjarne Christensen



Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Færdselskontoret

Sendt pr. e-mail til jm@jm.dk og klu@jm.dk

06-12-2012

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

Dir. fax
+45 45 27 09 88

E-Mail
dbl@fdm.dk


Sagsnr.
12-2012-61769

Ref: DBL/

Hørings svar til forslag til lov om ændring af færdselsloven

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale, som er blevet gennemlæst med interesse. FDM har dog ingen bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen



Dennis Lange
jurist

Rådgivningen

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



Østre Landsret
Præsidenten



Den 10 DEC. 2012
J.nr. 40A-ØL-57-12
Init: cr

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Justitsministeriet har ved brev af 14. november 2012 (sagsnr. 2012-801-0006) anmodet om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet og forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort).

I den anledning skal jeg meddele, at udkastet ikke giver landsretten anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Efter anmodning sendes denne udtalelse til jm@jm.dk og klu@jm.dk.

Med venlig hilsen

Bent Carlsen

Ellen Busck Porsbo

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 Kbh. K

12. december 2012

35188

II

Vedr. Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven:

Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet og forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort.

Til Katarina Lundh

DTU Transport har ingen kommentarer til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Lotte Larsen
Seniorrådgiver
Trafiksikkerhed
Tlf. 45 25 65 14

Domstolsstyrelsen



Justitsministeriet
Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

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

Sendt pr. e-mail til jm@jm.dk og klu@jm.dk

J. nr. 2012-4101-0053-5
Sagsbeh. Marianne Ploug
Dir.tlf. +45 99 68 42 26
Mail mapl@domstolsstyrelsen.dk

12. december 2012

Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, j.nr. 2012-801-0006

Justitsministeriet har ved brev af 14. november 2012 bedt om Domstolsstyrelsens eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Ændring af sanktionssystemet for overtrædelser af reglerne om kontrolapparater og forhøjelse af gebyrer for udstedelse af kørekort).

Domstolsstyrelsen har ikke bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

Marianne Ploug



Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Sendt pr. mail: jm@jm.dk


Journalnr. 2012-00931
6. december 2012
HB/mk

Vedrørende sags nr. 2012-801-0006/601438 - Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven

Justitsministeriets har i skrivelse anmodet om Politiforbundets eventuelle bemærkninger til ovennævnte forslag.

I den anledning kan det oplyses, at Politiforbundet ikke har bemærkninger til forslaget.

På forbundets vegne - og med venlig hilsen


Hans Bundesen
Sekretariatschef

Fra: Michael de Thurah
Sendt: 14. januar 2013 10:14
Til: Katarina Hvid Lundh
Cc: Frank Mathiesen
Emne: VS: Forhøjelse af kørekortgebyrer
Vedhæftede filer: Forslag til lov om ændring af færdselsloven [DOK550329].pdf.pdf;
fesdPacket.xml

T.o.

Michael

Fra: CSC018@politi.dk [mailto:CSC018@politi.dk]
Sendt: 14. januar 2013 09:36
Til: Michael de Thurah
Emne: Forhøjelse af kørekortgebyrer

Kære Michael

Jeg skal hermed bekræfte, at Rigspolitiet ikke har bemærkninger til forhøjelsen på 20 kr. af en række gebyrer for udstedelse af kørekort, jf. vedhæftet forslag til lov om ændring af færdselsloven.

Med venlig hilsen

Christian Schougaard

Rigspolitiet
Center for Almen Jura
Polititorvet 14
1780 København V

Lokal: (15) 2638
Mobil: 4187 0798
E-mail: csc018@politi.dk

RIGSPOLITIET