

Justitsministeriet  
Civil og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
**1216 København K**

Deres ref.:

Vor ref.: Birthe Boisen Dok. nr.: D-241110-8286

Dato: 3.12.10

### **Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven – Justitsministeriets journalnr. 2010-801-0031**

ITD, der er brancheorganisationen for de nationale og internationale vejgodstransportører i Danmark, har følgende bemærkninger til det forslag, der er udsendt af Justitsministeriet den 12. november 2010 vedr. lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret og skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.).

#### **Indledende betragtninger**

**Generelt set afviser ITD stigninger i bødestørrelser, der ligger ud over den almindelige prisudvikling.** Der kan dog være grundlag for at lade bødestørrelserne stige mere på de områder, hvor det er nødvendigt med en yderligere præventiv effekt end i dag, fx spirituskørsel og kørsel med euforiserende stoffer i blodet.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at formålet med er at **forbedre færdselssikkerheden** ved en række forhøjelser af bøderne på færdselsområdet, en udvidet adgang til at konfiskere køretøjer fra førere, som kører uden førerret og en skærpelse af reglerne om førerretsfrakendelse for kørsel efter indtagelse af euforiserende stoffer.

Det fremgår videre, at det foreslås, at bødetaksterne på færdselslovens område generelt forhøjes som følge af den almindelige prisudvikling.

ITD er enig med Rigsadvokaten i, at for en så entydigt adfærdsregulerende lov som færdselsloven, så er en effektiv håndhævelse afhængig af trafikantens opfattelse af risikoen for at blive grebet ved en eventuel overtrædelse, samtidig med at bøderne skal have en sådan størrelse, at de virker præventivt.

Men spørgsmålet er, om stigningen i antallet af sigtelser alene kan forklares med, at bødestørrelserne ikke virker præventivt.

Rigspolitiet har således tidligere i år udtalt, at politiet sigter flere i trafikken, mens det samtidig er blevet mere sikkert at færdes i trafikken, jf. vedlagte udskrift fra www.politi.dk. Det fremgår videre, at politiet har konstateret en stigning i antallet af sigtelser for bl.a. brug af håndholdt mobil og hastighedsoverskridelse. Politiet anfører selv som en del af forklaringen, at områderne har været

prioriteret, samtidig med at politiet navnlig på hastighedsområdet har fået bedre værktøjer. Herudover har politireformen ifølge politiet virket og har betydet en effektivisering af politiets arbejde og dermed en stigning i antallet af sigtelser. Desuden ligger der fra politisk hold et krav om, at antallet af sigtelser skal stige som følge af politireformen.

Efter ITD's opfattelse bør det også tages i betragtning, at der i perioden 2000 – 2010 faktisk har været et fald i antallet af uheld i trafikken herhjemme. Antallet af trafikdræbte er også faldet, og der er for os at se ingen tvivl om, at der er en snæver sammenhæng mellem det nuværende bødekatalog og denne positive udvikling, og det er tegn på at det nuværende bødekatalog allerede virker præventivt. Foreningen kunne derfor se lovforslaget som et ønske om flere penge i statskassen.

Vi stiller os derfor noget uforstående over for, at bødetaksterne til den tunge transport, der i forvejen har skærpede bøder ved overtrædelse, skal reguleres med henvisning til en forbedring af færdselssikkerheden.

Fx er det vanskeligt at se begrundelsen for, at overtrædelser for særtransportlovgivningen og reglerne om overlæs reguleres ud over prisudviklingen, når problemerne ifølge bemærkningerne til lovforslaget ligger på fx hastighedsovertrædelse, spirituskørsel, brug af mobiltelefon o.a.

Færdselslovsovertrædelser begået af tunge køretøjer er da heller ikke nævnt i de indledende bemærkninger til lovforslaget, ligesom der ikke er statistisk materiale, der dokumenterer omfanget af en eventuel stigning i antallet af sigtelser mod den tunge transport. ITD skal derfor udtrykke sin betænkelighed ved, at lastbiltransporten i dette lovforslag bliver pålagt en stor forhøjelse af bøder, hvis dette ikke er tilstrækkeligt dokumenteret. I den forbindelse vil vi gerne henvise til bødekataloget for overtrædelse af køre-hvile-tids-bestemmelserne, som efterfølgende har måttet ændres gentagne gange, grundet at sanktionerne havde nået et niveau, der var uproportionale.

Til orientering kan det oplyses, at den almindelige prisudvikling siden 2000 har udgjort ca. 25%, jf. Danmarks Statistik. ITD stiller sig derfor noget uforstående overfor, at bøderne stiger helt op til 275%, som lovforslaget ved visse overtrædelser lægger op til, uden at der er nogen særlig begrundelse eller statistisk belæg for forhøjelsen.

Det fremgår videre, at Rigsadvokaten finder, at der er grundlag for at hæve minimumsbøden til 1.000 kr., da en bøde på 500 kr. kan opleves som en tilkendegivelse af, at der er tale om en bagatelagtig forseelse. Minimumsbøden for cyklister og gående foreslås dog til kun være på 700 kr. ITD er indforstået med, at minimumsbøden som udgangspunkt fremover udgør kr. 1000 for alle trafikanter. Ved at sætte en lavere minimumsbøde for cyklister og gående signaler man netop, at trafikforseelser begået af disse trafikanter er bagatelagte. Desuden bør det for alle trafikanter være muligt at fravige minimumsbøden, hvis forseelsen ikke har en grad eller er begået på en sådan måde, at den skaber trafikfarlige situationer, der er alvorlige for andre trafikanter.

Man bør derfor også tage det faktum i betragtning, at selvom bøderne ser rimelige ud, så kan selv mindre overtrædelser for den professionelle chauffør få vidtgående økonomiske konsekvenser, da bøderne allerede i dag er skærpede i forhold til almindelig bødestørrelse.

ITD ønsker endelig overordnet set at henlede opmærksomheden på, at der også gælder et objektivitetsprincip i færdselssager. I praksis er det oplevelsen, at man er skyldig, indtil det modsatte er bevist, hvilket er yderst vanskeligt. Fx har vi eksempler på, at en vognmand, der holder hånden op mod kinden under kørslen, bliver anklaget for brug af mobiltelefon. Vognmanden vil gerne ved udskrift fra mobilselskabet bevise, at han ikke har brugt sin mobil i det pågældende tidsrum, men politiet nægter at se beviset, da han jo bare kan have lånt en andens telefon.

Lovgiver bør være opmærksom på, at politiets udsagn i sådanne sager lægges uprøvet til grund. Samtidig skal opmærksomheden henledes på, at der er **ankebegrænsning**, dvs. i straffesager kan den tiltalte kun anke frit, hvis der er idømt en straf, som overstiger 20 dagbøder, eller en bøde eller konfiskation på mere end 3000 kr.

### **Specifikke kommentarer**

#### **Køre-hvile-tid**

Man har ikke i lovforslaget villet skærpe straffen for overtrædelse af køre-hvile-tidsbestemmelserne. ITD vil dog endnu engang understrege det urimelige i nuværende meget høje bødeniveau for bagatelovertredelser, ligesom branchen finder, at det objektive ansvar for vognmanden for overtrædelse af køre-hvile-tids-reglerne bør fjernes.

#### **Vægt og dimensioner**

ITD kan dog ikke acceptere, at områder som overtrædelse af reglerne om vægt og dimensioner står til meget stor forhøjelse af bødeniveauet.

#### **Overlæs/akseltryk**

ITD har i brev af 11. november 2010 henvendt sig til Trafikudvalget, Retsudvalget og justitsminister Lars Barfoed med et forslag om i sanktionsmæssig henseende at ligestille små og store vognmandsforretninger, når/hvis der måtte være tale om kørsel med overlæs.

ITD foreslår konkret, at bestemmelserne ændres, således at

- reglen om fordobling af bødestrafen ved flere end 10 forstraffe fjernes
- alle bestemmelser om gentagelsesvirkning, herunder også 2 års karenperioden, udgår, og de nuværende bestemmelser om bødesatser og procenter fastholdes

#### **De nuværende regler om overlæs**

I dag får chaufføren en bøde på 100 kr. pr. pct. overlæs og vognmanden får 150 kr. pr. pct. overlæs. Herefter lægges der 1.000 kr. til pr. tidligere straf (forstraf). Måtte man komme over 10 forstraffe, fordobles bøden.

I gentagelsestilfælde forhøjes bøden til ejeren/brugeren med kr. 1.000 pr. forstraf, og først efter 24 måneder efter den seneste afgørelse, dom eller vedtagelse af bødeforelæg bliver tavlen visket ren. Dette medfører bl.a., at hvis en vognmand vælger at gå i retten med et bødeforelæg i stedet for straks at betale dette, så er konsekvensen – hvis han ikke får medhold i retten – at hans karenperiode forlænges med den tid, som retssagen har taget. Alle overtrædelser tæller med, små som store.

#### **Begrundelse for vores forslag**

Bestemmelserne rammer de vognmandsvirksomheder unødigt hårdt, der har mange biler. Der sker en reel forskelsbehandling mellem virksomheder med få og mange biler. Efter foreningens opfattelse er det forkert, at der er samme regler for den selvkørende vognmand og firmaet med mange biler.

Det er uhyre svært for en stor virksomhed med mange biler at komme ud af straffesystemet igen, for der skal gå mere end to år, fra sidste bøde er betalt, eller dom er afsagt. Selv en mindre forseelse med et mindre overlæs giver to år igen.

Bøden for overlæs foreslås hævet fra 100 kr. til 150 kr. pr. pct. overlæs for chaufføren og fra 250 kr. til 350 kr. for vognmanden, der er objektivt ansvarlig. Dvs. bøderne for overlæs hæves med henholdsvis 50% til chaufføren og 40% til vognmanden.

Bøden for akseltryk hæves fra 20 kr. til 75 kr. pr. pct. for føreren. Dette svarer til en forhøjelse på 275%, uden at det kan henføres til de almindelige prisstigninger på 25%, eller det kan henføres til statistik materiale, der kunne forklare, hvorfor man fra lovgivers side mener, at en sådan prisstigning er begrundet.

I forhold til det objektive ansvar, der i bemærkningerne er begrundet med, at overtrædelserne skulle være i virksomhedens interesse, så mener ITD, at der er situationer, hvor der kan rejses tvivl om, hvorvidt overtrædelser reelt er i "virksomhedens interesse". Det gælder fx i forhold til overskridelser af akseltryk, som skyldes en fejlslæsning af køretøjet, men uden at lasteevne og totalvægt overskrides, eller i situationer hvor der ligger en instruks fra virksomheden, som ikke er blevet fulgt.

Endelig beder vi om, at reglerne om **gentagelsesvirkning** ved overlæs fjernes af lovforslaget, da det er ITD's opfattelse, at gentagelsesvirkningen vedrørende overlæs rammer de større virksomheder med mange biler urimeligt hårdt.

### Særtransporter

I bemærkninger til lovforslaget er der som noget nyt vejledende bødetakster for overtrædelse af reglerne om særtransport. Den mest markante er bøden for kørsel med særtransport uden tilladelse, der fastsættes til 3.000 kr. til føreren og 10.000 kr. til transportvirksomheden.

I den forbindelse finder ITD det afgørende, at der sondres mellem, om man kører helt uden tilladelse, om tilladelsen er givet men ej medbragt, om vilkårene for tilladelsen er overtrådt, eller om der er uoverensstemmelse mellem det kørte og tilladelsen, fx at blokvognsmodulerne har et andet stelnr. men ellers er identisk med det i tilladelsen anførte. Tilsvarende skelner man også mellem, om man som privatbilist har glemt sit kørekort eller overhovedet ikke har erhvervet et kørekort. En bøde på kr. 3.000 til chauffør og 10.000 kr. til vognmanden kan være proportional, hvis man overhovedet ikke har søgt tilladelse, men ikke i de øvrige tilfælde.

Tilsvarende lægges der for så vidt angår særtransporter op til, at overtrædelser af andre centrale områder så som område, tidspunkt, rute og særlig afmærkning skal medføre bøde på 2.000 kr. til føreren og 4.000 kr. til transportvirksomheden.

For så vidt angår mindre afvigelser af godset i forhold til den givne tilladelse, som f. eks mindre afvigelser af længde og bredde på godset uden betydning for færdselssikkerheden og vejslid, så er ITD bekendt med flere tilfælde, hvor dette betragtes som kørsel helt uden tilladelse. Det vil efter ITD's opfattelse være urimeligt og uproportionalt, hvis mindre afvigelser i forhold til tilladelsen straffes lige så hårdt, som kørsel uden tilladelse. Dette bør ligeledes fremgå udtrykkeligt af bemærkningerne til lovforslaget.

ITD står gerne til rådighed for besvarelse af spørgsmål og kommentarer til vores synspunkter.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark



Birthe Faurshou Boisen

# POLITI

## Politiet sigter flere i trafikken

Rigspolitiets nyeste tal viser tydeligt, at det er blevet mere sikkert at færdes i trafikken. Desværre viser udviklingen i antallet af sigtelser, at der fortsat er en gruppe af trafikanter, som ikke respekterer færdselsloven.

Omfanget af sigtelser for overtrædelse af færdselsloven har det seneste år været i kraftig vækst. Helt overordnet har dansk politi i 2009 rejst i alt 459.309 sigtelser for overtrædelser af færdselsloven, hvilket er en stigning på 6,9 pct. sammenlignet med 2008.

### Flere fartsyndere

Navnlig politiets indsats over for fartsyndere er synlig i den samlede statistik. I 2009 drejede næsten halvdelen af alle de rejste sigtelser - i alt 218.280 - sig om overtrædelse af færdselslovens kapitel 5 om hastighed. Året før var antallet af disse sigtelser 202.673 - altså en vækst på 7,7 pct. En del af forklaringen er politiets Automatiske Trafikkontrol (ATK) og de såkaldte 'stærekasser', der er fast opsat i områder med strækninger, der er belastet af færdselsuheld.

### Og desværre også andre overtrædelser

Desværre er overtrædelser af færdselslovens kapitel 10 om spirituskørsel, brug af mobiltelefon m.v. også synlig i den samlede statistik. I 2009 blev der rejst 68.604 sigtelser for overtrædelser af færdselslovens kapitel 10. En stigning på hele 13,6 pct. sammenlignet med 2008 og en fortsættelse af den uheldige udvikling fra 2007, hvor politiet rejste i alt 57.764 sigtelser.

Politiinspektør Allan Nyring, Rigspolitiet, siger:

»Vi har kunnet glæde os over et markant fald i antallet af uheld. Men lige så positiv læsning dette er, lige så foruroligende er det, at vi rejser stadig flere sigtelser inden for hastighedsoverskridelser, brug af mobiltelefon m.v. En del af forklaringen er, at politiet prioriterer sin indsats inden for de pågældende områder, og at politiet navnlig på hastighedskontrolområdet har fået bedre værktøjer. Denne prioriterede indsats kan ses i antallet af sigtelser, men tilbage står, at vi i 2009 har sigtet næsten 300.000 bilister for enten at have kørt for stærkt, i spirituspåvirket tilstand, brugt mobiltelefon under kørslen eller lignende. Og det er simpelthen ikke i orden. Det er ganske enkelt dokumentation for, at vores skærpede indsats er nødvendig, og at der generelt er behov for en ændret og mere ansvarlig trafikantadfærd.«

Senest opdateret: 30. marts 2010