

Advokatrådet

ADVOKAT   
SAMFUNDET

Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Jmt. modt.  
10 MAR. 2005

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

DATO: 15-03-2005  
J.NR.: 04-012602-05-0466  
REF.: spi/kfe

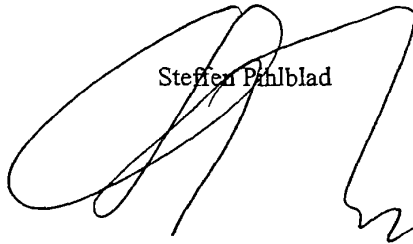
**Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.)**

Ved brev af 24. februar 2005 har Justitsministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Forslaget har været forelagt for Advokatrådets Retsudvalg, hvorefter bemærkes, at forslaget ikke giver Advokatrådet anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Med venlig hilsen

Steffen Pihlblad



Akt nr. 54

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR 801-0003  
DSS-UK



D · A · F

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmen 10  
1216 København K

Jmt. modt.  
7. marts 2005

8. marts 2005  
J.nr. 56238  
hn/-

**VEDR.: HØRING OM FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF FÆRDSSELSLOVEN  
OG PASLOVEN (KNALLERTER, KØRE- OG HVILETID OG NEDSÆTTELSE AF  
GEBYRET FOR BØRNEPAS MV.)**

Jeg kan hermed meddele, at D·A·F ingen bemærkninger har til den fremsendte høring.

Med venlig hilsen  
Danmarks Automobilforhandler Forening

*Helle Næsager*  
Helle Næsager  
Juridisk Afdeling

Akt nr. 17  
Justitsministeriet  
Fremsendelsesnr. 2005 NR 801-0003



D · A · F

Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
Att: Michael Højer

Jmt. modt.

15 MRS. 2005

14. marts 2005  
J.nr. 56.244  
pb/

**Vedr. deres sagsnr.: 2005-801-0003**

D·A·F har en enkelt bemærkning til de fremsendte forslag.

Punkt 27 § 86 a stk. 4:

D·A·F foreslår, at der minimum entreres med 2 udbydere af tilsyn af installatør- og reparatørvirksomhederne. Dette er selvfølgelig kun nødvendigt i det omfang, at tilsynene skal udføres af private virksomheder eller lignende. D·A·F er modstander af monopol hos tilsynsførende, da det kan føre til unaturligt høje priser.

Med venlig hilsen  
Danmarks Automobilforhandler Forening

Peter Bertelsen  
Branchekonsulent, ing.

Akt nr. 52

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR - 801 - 0003

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

København, den 11. marts 2005  
Deres j.nr.  
Vort j.nr. 111229-012  
Sekretær Dorthe Rosenius  
Direkte tlf. 77 40 11 17

Att. Michael Højer

Vedr.: Sagsnr. 2005-801-0003.

På vegne Danmarks Knallert Union (i det følgende kaldet DKU) skal jeg bekræfte modtagelsen af Justitsministeriets skrivelse af 24/2 2005 med anmodning om en udtalelse, om det fremsendte forslag til lov om ændring af Færdselsloven og Pasloven.

DKU kan som udgangspunkt tiltræde, at der indføres pligt til at forsyne små knallerter med nummerplader.

I øvrigt giver lovforslaget for så vidt angår de afsnit, der vedrører knallerter anledning til følgende bemærkninger fra DKU's side:

I henhold til lovforslagets pkt. 25 indsættes i lovens § 72 som stk. 3 følgende tekst:

"Skatteministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling for udlevering af nummerplader, og registrering af anmeldelse af ejerskifte (brugerskifte) for registreringspligtig lille knallert."

I henhold til pkt. 2.1 "Arbejdsgruppens anbefaling" side 28 vil en registreringsordning indebære omkostninger for borgeren til nummerplade (590 kr.), ejerskifte (380 kr.) og forsikringsbevis (7 kr.) samt eventuel betaling af klargøringsgebyr til forhandleren og en forhøjet forsikringspræmie.

Det anføres, at arbejdsgruppen i den forbindelse har peget på, at det under hensyn til knallertens begrænsede værdi kan være relevant at overveje en nedsættelse af betalingen for de nævnte ydelser.

Akt nr. 36  
Justitsministeriet

Færdselskontoret 20 OSNR -801-0003

DKU kan fuldt ud tilslutte sig arbejdsgruppens bemærkninger om, at det bør overvejes at nedsætte betalingen for de nævnte ydelser.

Dette begrundes med, at de små knallerter har en begrænset anskaffelsespris, og ovennævnte omkostninger vil være en uforholdsmæssig stor belastning ikke alene for forbrugeren, der skal købe en lille knallert, men det vil også være en belastning for branchen, idet de nævnte ekstraomkostninger vil få en betydelig negativ effekt på salget af små knallerter.

Som det er almindelig bekendt, er køberne og brugerne af små knallerter karakteriseret ved at være de økonomisk svageste i samfundet, for hvem det vil være en stor belastning at skulle betale de nævnte udgifter.

Den lille knallert opfylder i dag et kørselsbehov for mange mennesker, der ikke har mulighed for at benytte offentlige transportmidler på grund af manglende eller utilstrækkelig dækning fra den offentlige transportsektor, og en indførelse af ovennævnte omkostninger vil indebære en ikke hensigtsmæssig belastning af en i forvejen "svag" gruppe.

Kravet om, at importørerne eller forhandlerne, der forestår import og salg af knallerter, skal udfærdige typeattester for de små knallerter indebærer endvidere, at der påføres salgsledet omkostninger ved håndteringen af typegodkendelser, som man hidtil har været fritaget for.

I arbejdsgruppens anbefaling øverst side 29 anføres det endvidere, at forhandlerne - eventuelt mod betaling - vil kunne tilbyde at forestå anmeldelse til registrering og påsætning af nummerplade, som en del af klargøringen af knallerten til kunden.

Også dette indebærer en fordyrelse af køretøjet.

De med ovennævnte arbejdsopgaver forbundne omkostninger vil medføre en fordyrelse af små knallerter, der i sidste ende skal betales af forbrugeren.

Der er derfor overordentlig god grund til at nedsætte betalingen for ydelserne knyttet til nummerpladerejskifte og forsikringsbevis.

--- oOo ---

For så vidt angår kravet om typegodkendelse henledes opmærksomheden på, at der i øjeblikket foregår forhandlinger mellem Færdselsstyrelsen og De Danske Bilimportører, Motorcykel Importør Foreningen og DKU m.fl.

Det har under disse forhandlinger været foreslået fra foreningernes side, at man afskaffede kravet om typegodkendelse for så vidt angår køretøjer, der allerede er EU godkendt.

Alle relevante oplysninger om de pågældende køretøjer forefindes i EU regi, og burde i Danmark kunne anvendes direkte via de elektroniske medier, som tilfældet er i andre medlemslande blandt andet Sverige.

Der henvises i den forbindelse til side 31 til bemærkningerne i lovforslaget, hvor der er anført følgende:

"En EF-overensstemmelsesattest kan erstatte typeattesten i en registreringsordning for eksisterende anmeldte EF-typegodkendte knallerter."

Ikke desto mindre konkluderer arbejdsgruppen, at den ikke kan anbefale, at dokumentationskravet ændres i en registreringsordning for fabriksnye knallerter.

Arbejdsgruppens holdning er utidssvarende - idet den nuværende ordning medfører dobbelt administration.

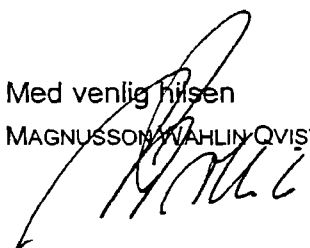
Det er frustrerende for såvel knallert- som motorcykelbranchen, at man i Danmark ikke kan nøjes med en EF-overensstemmelsesattest som i andre EU lande, men finder det nødvendigt, at udarbejde en dansk typegodkendelse.

Som nævnt ovenfor arbejdes der på at modernisere Færdselsstyrelsens håbløst gammeldags princip og bringe det i overensstemmelse med andre EU medlemslandes ordninger.

— o0o —

Endelig kan DKU tilslutte sig beslutningen om, at registreringsordningen for knallerter alene bør omfatte fabriksnye knallerter, der leveres 1/7 2006 eller senere.

Med venlig hilsen  
MAGNUSSON WAHLIN QVIST STANBROOK A/S

  
Michael D. Prince, advokat  
E-mail: michael.prince@dk.maqs.com

Færdsels- og våbenkontoret  
Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
att.: Diana Søe Sandell

Jmt. modt.

11 MRS. 2005



Vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (sagsnr. 2005-801-0003)

10. marts 2005

Danmarks TransportForskning er blevet bedt om en udtalelse vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven. Vi kan herved meddele, at vi ikke har nogen kommentarer til forslaget.

Knuth-Winterfeldts Allé  
Bygning 116 Vest  
2800 Kgs. Lyngby

Med venlig hilsen

Gitte Carstensen  
Seniorforsker

tlf 4525 6500  
fax 4593 6533  
e-mail dtf@dtf.dk  
www.dtf.dk

sagsnr 6.5

Akt nr. 27

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR 801-0003



Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. modt.  
- 4 MRS. 2005

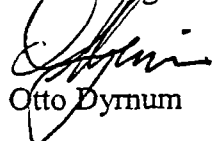
3. marts 2005  
od/DASU-M

## Vedr. Høring af forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven - j. nr. 2005-801-0003

Dansk Automobil Sports Union har modtaget en anmodning fra Justitsministeriets om at femkomme med udtalelser til ovennævnte lovforslag.

Dansk Automobil Sports Union takker for ministeriets anmodning og skal herved meddele at unionen ikke har bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen



Otto Dyrnum

Akt nr. 13  
Justitsministeriet  
Færdselskontoret 2005 NR 801-0003



Medlem af  
Danmarks  
Idræts-Forbund



Affiliated to FIA



Jmt. modt.

- 7 MAR. 2005

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

4. marts 2005  
LKR/LHO  
lkr@dhs.dk

## Deres j.nr. 2005-801-2003 - Forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven)

I henhold til Justitsministeriets brev af 24. februar d.å. vedrørende ovennævnte skal jeg for god ordens skyld meddele, at Dansk Handel & Service ikke har nogle bemærkninger til det fremsendte.

Med venlig hilsen  
Dansk Handel & Service

  
Laurits Rønn  
Markedschef, advokat.

23

2005-03-07

2005-03-07 801-0003

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

10. marts 2005  
HSZ/ebu

Jmt. modt.

10 MARS 2005

## Lovforslag om ændring af færdselsloven og pasloven

Under henvisning til Deres brev af den 25. februar 2005 - sagsnr. 2005-801-0003, Dok.: DSS40001 - gør vi hermed opmærksom på, at lovforslaget ikke giver DI anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen



Henrik Schultz

55

Justitsministeriet

Postboks 20

1050 København N

2005 NEF 801-0003

# DANSK KØRELÆRER-UNION

Tilsluttet »Nordisk Trafikskoleunion« og »Europäische Fahrlehrer Association e. V.«



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
Att.: Michael Højer

Jmt. modt.

14 MRS. 2005

ELLESTED  
5853 ØRBÆK  
TELEFON 65 33 15 01  
FAX 65 33 22 22  
GIRO 1 70 58 14

Ellested, den 11.03.2005  
PEP/tk

*Sagsnr. 2005-801-0003*

Under henvisning til Deres brev af 24. februar 2005, hvor De anmoder om en udtalelse om forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.), samt rapport fra arbejdsgruppen vedrørende indførelse af en nummerpladeordning for ikke registreringspligtige knallerter og Rigsadvokatens redegørelse om sanktionsniveauet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne med bilag, skal det hermed meddeles, at Dansk Kørelærer-Union ikke har nogen bemærkninger til det fremsendte.

Med venlig hilsen  
DANSK KØRELÆRER-UNION

*Poul Erik Petersen*

Poul Erik Petersen  
næstformand

Akt nr. 37.  
Justitsministeriet  
Færdselskontoret 2005 NR - 801 - 0003

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmgade 10  
1216 København K

Jmt. Mdt.

14 MRS. 2005



Dansk Transport og Logistik

Gammeltorv 18  
Postboks 2250  
DK-1019 København K

Telefon: +45 70 15 95 00  
Telefax: +45 70 15 95 02

E-mail: dtl@dtl-dk.dk  
Internet: www.dtl-dk.dk

## Overbringes

Deres ref.: 2005-801-0003 Vor ref.: 05-165101-001 MOL/TH/KAG Dato.: 14-03-2005

### **Lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.)**

Ved brev af 24. februar 2005 har ministeriet anmodet om en udtalelse vedrørende lov om ændring af færdselsloven og pasloven.

De efterfølgende bemærkninger afgives af både Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport Danmark (ITD).

#### **Generelle bemærkninger**

Generelt er DTL og ITD positive overfor det overordnede sigte med lovforslaget. Vi har forståelse for, at man fra samfundets side ønsker at højne efterlevelsen af gældende regler – særligt set i lyset af de konstateringer, som gøres af politiet ved kontrol på vejene og i virksomhederne. Transporterhvervet har selv et ønske om, at det ikke skal kunne betale sig at konkurrere på ulovligheder, der kompromitterer sikkerheden, og at der bør gøres en bredere indsats over for de, som decideret spekulerer i grove overtrædelser på bekostning af lovlige virksomheder.

Køre- og hviletidsreglerne er imidlertid et endog meget kompliceret regelsæt, og derfor kan en opstramning på sanktionssiden medføre konkrete problemstillinger, som i bedste fald vil være uhenigtsmæssige i dagligdagen - og i værste fald ødelæggende for en virksomheds eksistens uden i øvrigt at opfylde det præventive sigte. Disse problemstillinger vil sammen med øvrige bemærkninger blive fremhævet i det følgende.

Lovforslaget begrundes med ønsket om dels at nedbringe det uacceptabelt høje antal af dræbte og tilskadekomne i trafikken og dels at indrette lovgivningen på en måde, så reglerne forekommer velbegrundede og saglige. For så vidt angår det foreslåede skærpede sanktionsniveau for køre- og hviletidsovertrædelser, sigter lovforslaget mod de "grovere overtrædelser" af reglerne, som "er til stor fare for færdselssikkerheden".

DTL og ITD bifalder en sådan prioritering, og gennemgående kan vi også se, at man fra Rigsadvokatens side har gjort sig store anstrengelser for at inddrage disse hensyn i sine overvejelser og indstillinger til regeringen. Men vi må samtidig påpege, at prioriteringen visse steder desværre ikke

Akt nr. 38

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR-801-0003

overholdes i de efterfølgende skærper, jf. vores uddybende bemærkninger nedenfor til de enkelte initiativer.

Køre- og hviletidsreglerne er naturligvis overordnet set en væsentlig del af trafikssikkerheden. Men det er vigtigt at holde sig for øje, at en overtrædelse ikke nødvendigvis altid medfører en kompromittering af trafikssikkerheden – særligt ikke, når en overtrædelse er en opstået følge i andet led af den oprindelige overtrædelse. Sådanne ”følgeovertrædelser” kan der findes en del af i køre- og hviletidsregelsættet, og en stærkt forhøjet sanktionering af disse forvrider proportionaliteten og skaber ikke den tilstræbte saglighed og velbegrundede håndhævelse. Tilsvarende kan en opstramning af sanktionerne for manglende orden i kontroldata til et niveau, hvor enkelte fejl bortdømmer personer på deres levebrød forekomme både usaglige og dårligt begrundede. Ingen er ufejlbarlige – utilsigtede fejl opstår, når mennesker er involveret!

Organisationerne er endvidere helt bevidste med, at nogle virksomheders adfærd giver klart indtryk af, at man kontinuerligt overtræder reglerne, og at et incitament til overtrædelser for disse virksomheder kan være ren spekulation i forhold til at opnå en øget indtjening på et konkurrencepræget marked. Men det skal samtidig tilsvarende bemærkes, at ikke alle overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne nødvendigvis medfører en bedre indtjening. Igen er det her vigtigt, at have sig proportionaliteten for øje ved en sanktionsskærpelse, således at der skærpes dér, hvor det fremtræder sagligt og velbegrundet i forhold til overtrædelsens karakter.

Endelig er det os magtpåliggende at bemærke, at det ved kontrollerne og sanktioneringen bør sikres, at danske myndigheder også retsforfølger det objektive ansvar overfor de udenlandske vognmænd, hvis lastbiler måtte være involverede i overtrædelser på dansk område. Det er især vigtigt i disse år, hvor der i takt med internationaliseringen af transportsektoren kører flere og flere udenlandske lastbiler i Danmark. Statistikker fra udlandet, hvor man – i modsætning til i Danmark – sonderer mellem nationale og udenlandske virksomheders overtrædelser (samtidig opdelt på nationaliteter) viser, at danske vognmænd og chauffører har relativt lave overtrædelsesprocenter. Man har i Danmark valgt det objektive ansvar for ejeren af lastbilen, og derfor er det væsentligt, at der gælder lige sanktionsvilkår for såvel danske som udenlandske vognmænd, hvis man skal spekulation i overtrædelser til livs.

### **Bemærkninger og kommentarer til de enkelte forslag**

#### **Lovforslagets afsnit 2: Indførelse af registreringspligt for knallerter**

Denne del af lovforslaget har vi ingen bemærkninger til .

#### **Lovforslagets afsnit 3: Skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af reglerne i forordningen om køre- og hviletidsreglerne.**

Som udgangspunkt kan vi fra organisationsside helt støtte en graduering af straffens størrelse efter grovhed. Det giver generelt god mening at jo mere, der er fraveget fra grænsen i den enkelte bestemmelse, desto hårdere skal straffen også være. Vi har imidlertid følgende konkrete bemærkninger til skærperne.

#### *Bødesanktion - bagatelgrænse på 5 procent.*

Lovforslaget begrundes forslaget om en bagatelgrænse på 5 procent med, at en sådan grænse i dag findes ved virksomhedskontrolterne. Dette, finder vi, kan misforstås derhen, at der i den nuværende praksis under virksomhedskontrolterne opereres med tiltaleundladelse, hvis grovheden af den enkelte overtrædelse er under 5 procent. Dette er ikke tilfældet: Grænsen stammer fra virksomhedskontrolterne, hvor man undlader tiltale, hvis der kun er fejl på under 5 procent af samtlige indleverede diagramark.

DTL og ITD finder som udgangspunkt, at overskridelse af en given bestemmelse på 5 procent er acceptabel som generel tolerance. Der vil imidlertid være tilfælde – særligt ved bestemmelser om overholdelse af perioder for pauser - hvor 5 procent grænsen er ganske ude af proportioner, idet "grovheden" af overtrædelsen slet ikke vil stå mål med hensynet til trafikikkerheden og konkurrencefordelen: Ved beregning af pauser, der som bekendt kan sammensættes af 3 x 15 minutter, svarer 5 procent kun til 45 sek. pr. pause, hvilket ikke vil være muligt at måle og dermed kontrollere. Derfor skal organisationerne indtrængende anmode om, at der ses nærmere på denne del af forslaget, så det ikke bliver petitesser, der bliver afgørende for strafforfølgelse.

#### *Bødesanktion - akkumuleret køretid*

Organisationerne finder det ude af proportioner, at der som følge af sanktionsskærpelsen opstår tilfælde, hvor straffen for overtrædelse af køretiden akkumuleres, selv om det alene er hviletiden, der ikke er overholdt fuldt ud. Som eksempel er der i lovforslaget under punkt 3.2.2.2.1. nævnt, at hvor der er afholdt et 7 timers hvil mod det krævede 8 timers hvil, vil det medføre en bøde på mere end kr. 10.000 til chaufføren og mere end kr. 20.000 til vognmanden. I eksemplet er den reelle overtrædelse, at hviletiden er 1 time for kort. Begrænsningerne i køretiden er isoleret set overholdt. En overtrædelse som den skitserede vil med de gældende bødesatser og nuværende praksis udløse en bøde på 500 kr. til chaufføren og 1.000 kr. til vognmanden. En tilsvarende overtrædelse behandlet efter de skærpede bødesatser men uden ændring af praksis vil blive sanktioneret med bøder på 1.500 kr. til chaufføren og 3.000 kr. til vognmanden – hvilket er en tredobling af det oprindelige.

Vi finder derfor, at hver enkelt overtrædelse bør betragtes isoleret ved udmåling af straffen, således at der i det nævnte eksempel kun vil blive straffet for overtrædelse af hviletiden, og at der ikke sker en akkumulering af køretiden. Dette vil svare til praksis i dag. En skærpelse som foreslået af denne praksis sammenholdt med gradueringen i grovhed vil bringe strafsanktioneringen for sådanne overtrædelser helt ud af proportion i relation til den trafikikkerhedsmæssige risiko og konkurrencefordelen.

Det er derfor organisationernes klare opfattelse, at der på bødeområdet bør eksistere de samme principper og hensyn som er nævnt under de overvejelser, der er gjort i lovforslaget med hensyn til frakendelse af førerretten (isoleret overtrædelse – se nedenfor).

#### *Bødesanktion - gentagelsesvirkninger*

Vi har med tilfredshed noteret os, at regeringen har fundet, at der med strafgradueringen ikke er behov for at anvende gentagelsesvirkningen.

Organisationerne skal derfor i denne forbindelse benytte lejligheden til kraftigt at opfordre til, at dette princip også indarbejdes i nærværende lovforslag i forhold til bødestraf for kørsel med overlæs, der som bekendt i dag opererer med både gentagelsesvirkning inden for 2 år efter seneste afgø-

relse og graduering efter grovhed. Der kan eventuelt samtidig gøres overvejelse om at erstatte gentagelsesvirkningen for kørsel med overlæs med en skærpelse af grundbøden samt indførelse af princippet om kumulation.

Vores begrundelse er, at gentagelsesvirkningen ved overlæsbøder er uigennemsigtig og medfører store konsekvenser for branchen som helhed i forsøgene på at "frikøre" sig over den 2-årige periode. Problemet vokser proportionalt med antallet af biler i virksomheden, og derudover går gentagelsesvirkningen også "i arv" ved ejerskifte, hvilket er ødelæggende for en rentabel videreførelse af driften. Dertil kommer, at gentagelsesvirkningen giver anledning til et stort administrativt besvær hos de lokale anklagemyndigheder, når sager for mere end 10 år skal samles sammen fra hele landet til pådømmelse i en given retskreds.

DTL og ITD ser med den i lovforslaget fremlagte argumentation ingen hensyn, der begrundet en fastholdelse af gentagelsesvirkningen ved kørsel med overlæs. Tværtimod vil en ensretning af principperne for sanktionsudøvelse både på området for overlæs og på området for køre- og hviletid give en større gennemsigtighed og dermed en bredere forståelse for sanktionerne hos aktørerne og de kontrollerende myndigheder.

#### *Frakendelse af førerretten*

Forslagets indhold om frakendelse af førerretten ved en overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne på mere end 30 pct. foreslås anvendt ved såvel landevejskontrol som virksomhedskontrol. Vi kan støtte de overvejelser, der har ligget til grund for 30 pct. grænsen, samt hensynet til at se isoleret på den enkelte overtrædelse, som i oven for nævnte eksempel om overtrædelse af hviletiden.

Vi kan samtidig støtte lovforslagets argumentation for en regel der bevirker, at såfremt pausereglerne overskrides med mere end 30 pct., vil det kun medføre en betinget frakendelse af førerretten, hvis køretiden uden pauser samtidig er overskredet med mere end 30 pct. før frakendelse finder sted.

Vi har ingen bemærkninger til forslaget om ubetinget frakendelse af førerretten.

#### **Lovforslagets afsnit 3: Skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatformodningen.**

##### *Bødesanktion - kontrolapparat og diagramark*

Vi har ligeledes her med tilfredshed noteret os, at man ved strafudmåling ikke ønsker at gøre brug af princippet om gentagelsesvirkning i forbindelse med overtrædelse af reglerne for kontrolapparatet. Vi henviser for god ordens skyld til vores argumentation ovenfor vedrørende en sidestilling på området for kørsel med overlæs.

Generelt har vi ingen bemærkninger til de foreslåede skærpelser om straf for overtrædelser ved eftersyn, kontrol og benyttelse af selve kontrolapparatet. Vi har heller ikke bemærkninger til en skærpelse af sanktionerne for at føre et køretøj uden, at der er isat diagramark (køreskiver), samt bevise-lige "Anders And" skiver.

Med hensyn til særligt førerens håndtering af diagramark finder vi imidlertid skærpelserne ude af trit med virkeligheden: Man kan ikke med rimelighed forlange, at alle aktører i transporterhvervet til enhver tid er ufejlbarlige med hensyn til håndtering af papirdokumentation. Derfor er en skærpet

sanktion overfor håndteringen af de eksisterende papirdiagramark (artikel 14 og 15 i 3821/85) ikke proportionel med forseelsens karakter, når man samtidig tænker på, at en stor del af disse overtrædelser almindeligvis ikke kompromitterer trafikikkerhed og konkurrencevilkår.

Som eksempel kan nævnes et delvist ulæseligt diagramark, som kan skyldes en chaufførs læse- og skrivefærdigheder, da en del chauffører rent faktisk har visse læse-/skrivehandicap. Ligeledes bør der tages hensyn til, at der kan ske forglemmelser omkring manglende bynavn, start- eller slutkilometer eller en forkert optegnelse af dato, hvis de nødvendige informationer kan indhentes ved andre kilder.

Det er oplagt, at skærpet sanktionering over for håndtering af data af elektronisk art vil være langt lettere at håndtere med rimelighed end sanktioneringen i forhold til den nuværende papirdokumentation.

Vi finder sammenfattende i relation til skærpede sanktioner med hensyn til håndtering af diagramark, at de foreslåede skærpelser først bør indføres, når det digitale kontrolapparat er monteret i alle biler – eller inden for en passende overgangsperiode for anvendelse af det digitale kontrolapparat.

#### *Frakendelse af førerretten*

Vi har ikke bemærkning til de foreslåede regler om betinget frakendelse af førerretten ved tre begåede overtrædelser inden for tre år – bortset fra, at håndtering af diagramark ikke bør være omfattet af frakendelsesreglerne, jf. ovenfor. Vi kan endvidere støtte forslaget om hjemmel til ubetinget frakendelse af førerretten, hvis der føres bevis for, at føreren selv har foretaget indgreb i kontrolapparatet eller vidste eller burde vide, at en anden har foretaget et sådant indgreb.

#### **Lovforslagets afsnit 3: Bødesanktion ved kørsel med tunge køretøjer uden førerret.**

DTL og ITD støtter forslaget om skærpelse af bødeniveauet, men for så vidt angår ejerens forhold, bør skærpelsen udelukkende gælde i de tilfælde, hvor ejeren ansætter eller beskæftiger chauffører, som ikke har erhvervet gyldigt kørekort til tunge køretøjer.

Vognmanden eller arbejdsgiveren har ingen mulighed for i praksis dagligt at kontrollere, om chaufføren fortsat har sin førerret. En kontrol af dette kan kun gøres periodevist. Derfor må der i strafudmålingen for ejeren være forskel på den situation, hvor chaufføren aldrig har erhvervet førerretten til tunge køretøjer, og den situation, hvor den pågældende chauffør pludselig mister førerretten under ansættelsesforholdet. Forslaget om skærpelse for ejeren bør altså sigte efter de tilfælde, hvor der anvendes chauffører, som aldrig har erhvervet førerretten til de pågældende køretøjstyper.

#### **Lovforslagets afsnit 4: Indførsel af nyt kontrolapparat**

Vi har ingen bemærkninger til forslaget om indførelse af nyt digitalt kontrolapparat (digital tachograf).

#### **Lovforslagets afsnit 4: Kontrol af virksomheder**

Forslaget om at give politiet adgang til ransagning i virksomheden uden retskendelse er efter organisationernes opfattelse helt ude af proportioner med karakteren og formålet med virksomhedskontrollerne på køre- og hviletidsområdet.



Som beskrevet af Rigspolitechefen og gengivet i lovforslaget, er der normalt tale om en administrativ tilsynsopgave, hvor virksomheden anmodes om at indsende diagramark (køreskiver) til kontrol, uden at der foreligger mistanke. Sanktionerne ved bortskaffelse af datamateriale vil med de foreslåede skærpede sanktioner utvivlsomt afholde de fleste fra at destruere materiale, som myndighederne beder om at få at se. Og manglende indsendelse af materiale vil formentlig også være tilstrækkelig til, at der vil kunne opnås retskendelse for ransagning af virksomheden efter det pågældende materiale. Behovet for "uanneldte besøg" er derfor ikke til stede i samme omfang som de tilfælde, hvor der er tale om forhold i virksomheden, der kun kan konstateres ved selvsyn, og hvor øjemedet forspildes, hvis der skal afventes retskendelse – for eksempel tilsyn med hygiejneforhold eller arbejdsmiljø m.v.

DTL og ITD er således af den opfattelse, at der ikke er tilstrækkeligt grundlag for at indføre mulighed for kontrol af køre- og hviletidsreglernes overholdelse i virksomheden uden retskendelse. Tværtimod vil en sådan mulighed – set i forhold til formålet med køre- og hviletidskontrollerne – blive betragtet som en unødigt kriminalisering af det samlede transporterhverv.

#### **Forslagets afsnit 5: Forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje for visse køretøjer**

Vi er tilfredse med, at forsøgsordningen gøres permanent.

#### **Forslagets afsnit 6: Motorløb mv.**

Vi har ingen bemærkninger til forslaget

#### **Forslagets afsnit 7: Cykler**

Vi har ingen bemærkninger til forslaget som sådan men skal foreslå, at der gennemføres en informationskampagne over for både cyklister og øvrige trafikanter om ændringen af reglerne.

#### **Forslagets afsnit 8 - 10: Kørekort, øvelseskørsel, parkeringskontrol, gebyr for børnepas.**

Vi har ingen bemærkninger til forslagene.

#### **Afsluttende bemærkninger.**

Med det foreliggende forslag til skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne er den samlede landevejstransport reelt set igen kommet på den parlamentariske anklagebænk. Dette forstået på den måde, at den praksis, der således inden for de seneste år har udviklet sig i Folketinget med hensyn til at regulere sanktionsniveauet i detaljer inden for strafferammerne, i praksis er mere retningsgivende for domstolene i første instans end tidligere afgørelser fra højere retsinstanser. Dette kan vi som organisationer leve med i udgangspunktet, når hensynene bag ved er en nedbringelse af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Men dette indebærer efter vores opfattelse også et særligt ansvar for den lovgivende magt – nemlig ansvaret for, at der er proportionalitet og ræson – gennemsigtighed og god begrundelse – bag ved sanktionerne, som de lægges frem. Vi støtter langt hen ad vejen op om skærpelserne, og vi forventer som erhverv derfor også, at vores konkrete indvendinger og forslag tages seriøst og mødes af for-

nuftige modargumentationer, hvis de måtte blive kasseret. Stemninger og formodninger er sjældent det bedste grundlag for fornuftig lovgivning om sanktioner.

DTL og ITD står naturligvis til rådighed for eventuelt uddybende bemærkninger til det ovenstående.

Med venlig hilsen

DTL

Morten Lindbo

DANSKE  
CYKELHANDLERE

Middelfartvej 123

Postbox 770

DK-5200 Odense V

Tlf. +45 6592 3300

Fax +45 6592 3500

info@danskecykelhandlere.dk  
www.danskecykelhandlere.dk

Jmt. modt.

i D MRS. 2005

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Att.: Michael Højer

Odense, den 9. marts 2005

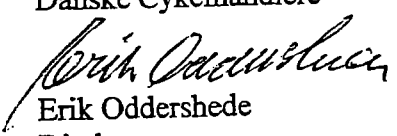
Vedr.: Sagsnr. 2005-801-003

Danske Cykelhandlere har modtaget Justitsministeriets høringsskrivelse af 24. februar 2005 med anmodning om udtalelse om forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas m.v.).

Danske Cykelhandlere har modtaget kopi af Danmarks Knallert Unions besvarelse til Justitsministeriet af ovennævnte høringsskrivelse, og vi kan i den anledning meddele, at vi fuldt ud kan tilslutte os Danmarks Knallert Unions bemærkninger til lovforslaget vedrørende knallerter.

Med hensyn til punkt 7. Cykler kan vi meddele dem, at Danske Cykelhandlere fuldt ud kan tilslutte sig Justitsministeriets overvejelse i punkt 8.1.2. sidste afsnit om at give cyklister tilladelse til at køre over fortov og gangsti.

Med venlig hilsen  
Danske Cykelhandlere

  
Erik Oddershede  
Direktør

Alt nr. 24

Justitsministeriet

Færdselsloven 2005 NR 801-0003



Justitsministeriet (22-50-79-15)  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
jm@jm.dk

2. marts 2005

**Vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven  
Justitsministeriets j.nr. 2005-801-0003**

Datatilsynet  
Borgergade 28, 5.  
1300 København K

Ved brev af 24. februar 2005 anmodede Justitsministeriet om bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven.

CVR-nr. 11-88-37-29

Lovforslaget giver ikke Datatilsynet anledning til bemærkninger.

Telefon 3319 3200  
Fax 3319 3218

Med venlig hilsen

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

Christian Wiese Svanberg

J.nr. 2005-111-0025  
Sagsbehandler  
Christian Wiese  
Svanberg  
Direkte 3319 3233



DBI 05:031

Justitsministeriet  
Att.: Michael Højer  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. modt.

15 MRS. 2005

14. marts 2005  
BM/ejo

Vedr.: J.nr.: 2005-801-0003 – Lov om ændring af færdselsloven og pasloven – høringssvar

Vi har med tak modtaget Justitsministeriets forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven til høring.

Vi har ingen bemærkninger til forslaget, udover at vi gerne ser, at der snarest gennemføres en harmonisering af de danske regler om anhængervægte og kørekortsbestemmelser med det øvrige EU

Med venlig hilsen

  
Bent Mikkelsen  
Adm. direktør

Akt nr. 53

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR-801-0003

Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. modt.

14. marts 2005

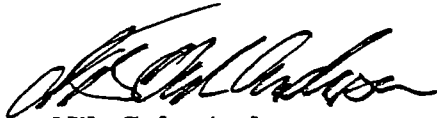
11. marts 2005

Deres sagsnr.:  
2005-801-0003

### **Forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven**

Idet vi henviser til ministeriets høringsbrev af 24. februar 2005 skal vi meddele, at Bilbranchen ikke har bemærkninger til det fremsendte.

Med venlig hilsen



Nils Suhr Andersen

Akt nr. 35  
Justitsministeriet  
Færdselskontoret 2005 NR- 801-0003

DEN DANSKE DOMMERFORENING  
FORMANDEN

---

Retten i Korsør  
Kriminalretten  
Kirkepladsen 14,  
4220 Korsør  
Tlf. 58 36 09 99  
Fax 58 36 09 98

Jmt. modt.

15. marts 2005

Justitsministeriet  
Civil- og politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

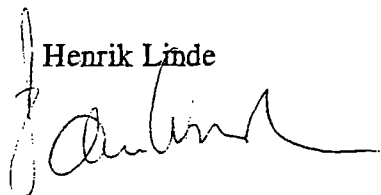
14. marts 2005  
J.nr. 22/2004

Deres j.nr. 2005-801-0003

I et brev af 24. februar 2004 har Justitsministeriet anmodet Dommerforeningen om en udtalelse vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.).

Foreningen har ikke bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Henrik Linde  


Akt nr. 51

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR-801-0003

Færdsels- og våbenkontoret  
Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. modt.

4. MRS. 2005

København den 11-03-2005  
J.nr.: 13-058  
Ane Esbensen

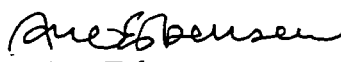
**Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.)**

Det Centrale Handicapråd har med tak modtaget ovenstående udkast i høring.

Bortset fra den del af formålet som handler om at forebygge trafikulykker, er det især forslaget bestemmelse om registrering af knallerter, herunder mulighed for at undtage invalidekøretøjer, der har relevans i forhold til handicappede.

Det Centrale Handicapråd påskønner, at denne mulighed for at undtage invalidekøretøjer bevares. Derudover har rådet ingen bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

  
Ane Esbensen

Akt nr. 39  
Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR -801-0003



Dommerfuldmægtigforeningen  
Bestyrelsesmedlem Henrik Gjørup

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. modt.  
i 4 MRS. 2005

c/o Fogedretten i Århus  
Kannikegade 16  
8000 Århus C  
Tlf. 86 12 20 77  
Fax 86 12 91 00  
Dir. tlf. 86 12 59 11 - 7019  
hg@dommerfm.dk

J.nr. 5/05

Den 11. marts 2005

**J.nr. 2005-801-0003 - høring**

Ved brev af 24. februar 2005 har Justitsministeriet anmodet om en udtalelse om forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas m.v.).

I den anledning skal jeg meddele, at Dommerfuldmægtigforeningen ikke har fundet anledning til at fremkomme med en udtalelse om forslaget.

Med venlig hilsen

  
Henrik Gjørup

Akt nr. 40  
Justitsministeriet  
Færdselskontoret 2005 NR -801-0003

Domstolsstyrelsen



Justitsministeriet  
Mailes med PDF-fil til [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

Administrationskontoret  
St. Kongensgade 1-3, 4.sal  
1264 København K  
Tlf. 70 10 33 22  
Fax 70 10 44 55  
[post@domstolsstyrelsen.dk](mailto:post@domstolsstyrelsen.dk)  
CVR nr. 21-65-95-09  
EAN-nr. 5798000161184  
Jeres j.nr. 2005-801-0003.  
MBR11032/Sagsbeh. MBR  
J.nr. 4101-2005-7.4

14. marts 2005

### Ændring af færdselsloven og pasloven

Justitsministeriet har i brev af 24. februar 2005 bedt Domstolsstyrelsen om en udtalelse til forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.).

Vi har ikke bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Martin Broms

Akt nr. 41

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR -801-0003

**Jesper Andersen (951jan)**

---

Fra: Justitsministeriet  
Sendt: 8. marts 2005 12:14  
Til: EJOURFærdsels- og våbenkontoret (951s07)  
Emne: VS: Forbrugerrådets høringssvar, att. Michael Højer

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Pia Henriksen [mailto:PH@fbr.dk]  
Sendt: 8. marts 2005 11:39  
Til: Justitsministeriet  
Emne: Forbrugerrådets høringssvar, att. Michael Højer

Justitsministeriet har den 24. februar 2005, sagsnr. 2005-801-0003, sendt forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.) i høring.

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til forslaget. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen  
Villy Dyhr  
Chef for Politisk Afdeling  
Forbrugerrådet  
Tlf. 77 41 77 20

Min 16  
Justitsministeriet  
2005 NR 801-0003  
O/S - LE



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
Att.: Michael Højer

Brøndby, 09-03-2005

Jmt. modt.

10. marts 2005

**Vedr.: Sagsnummer 2005-801-0003**

Under henvisning til Deres brev af den 24. februar 2005, meddeler vi Dem hermed, at vi ingen forslag eller kommentarer har til nogen af punkterne i det fremsendte brev.

Med venlig hilsen  
FORCE Technology

Michael Svan  
Afdelingschef

Kalibrering og Måleteknik

25  
05 NF 801-0003



FORCE Technology Norway AS  
Claude Monets allé 5  
1338 Sandvika, Norge  
Tel. +47 64 00 35 00  
Fax +47 64 00 35 01  
e-mail info@forcetechnology.no  
www.forcetechnology.no

FORCE Technology Sweden AB  
Tallmätargatan 7  
721 34 Västerås, Sverige  
Tel. +46 (0)21 490 3000  
Fax +46 (0)21 490 3001  
e-mail info@forcetechnology.se  
www.forcetechnology.se

FORCE Technology, Hovedkontor  
Park Allé 345  
2605 Brøndby, Danmark  
Tel. +45 43 26 70 00  
Fax +45 43 26 70 11  
e-mail force@force.dk  
www.force.dk



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Jmt. modt.  
11 MARS 2005

Direkte tlf. 45 27 07 21  
Direkte fax 45 27 09 88  
E-mail: [hbr@fdm.dk](mailto:hbr@fdm.dk)  
10. marts 2005  
Ref: HBR/kf

Att: Michael Højer

29  
Justitsministeriet  
10. marts 2005 NR 801-0003

### Sagsnr. 2005-801-0003 – Forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven

Ved skrivelse af 24. februar 2005 har Justitsministeriet anmodet om en udtalelse vedr. ovennævnte forslag, der indebærer en række ændringer af færdselsloven og af pasloven.

FDM kan som udgangspunkt tilslutte sig de foreslåede ændringer, idet disse på en række områder vil have en gunstig indflydelse på færdselssikkerheden.

FDM hilser det særligt velkommen, at forsøgsordningen med højere hastighedsgrænser på motorveje for visse køretøjer nu gøres permanent, da man som forventet ikke har konstateret negative effekter af forhøjelsen af hastigheden, men tværtimod konstateret, at trafikken nu afvikles mere glidende og uden de forskelle i middelhastighed, der medfører en øget risiko for uheld.

Hvad angår forslaget om at udvide hjemmelen til at pålægge parkeringsafgifter for overtrædelse af standsnings- og parkeringsforbud ved standsning i 2. position, samt ændringen af bekendtgørelse vedr. kommunal parkeringskontrol til også at omfatte parkering, der hindrer ind- og udkørsel til og fra ejendom, finder FDM, at der med denne udvidede bemyndigelse kan ske en mere effektiv kontrol af overholdelsen af de parkerings- og standsningsforbud, hvor overtrædelse reelt er til stor gene for andre trafikanter.

FDM er tillige positiv overfor forslaget om en fremtidig registreringsordning for de knallerter, der fremover er benævnet "lille knallert", altså de knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige.

FDM bemærker i den forbindelse, at registreringspligten i henhold til lovforslaget vil træde i kraft 1. juli 2006 og alene have virkning for fabriksnye knallerter med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på 30 km i timen, som leveres den 1. juli 2006 eller senere.



MEMBER OF ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME

FORENEDE DANSKE MOTOREJERE  
FIRSKOVVEJ 32 · POSTBOKS 500 · DK-2800 KGS. LYNGBY  
TELEFON 45 27 07 07 · TELEFAX 45 27 09 93 · GIRO 402-2270  
CVR nr. 10 37 67 18 · E-MAIL: [fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk) · [www.fdm.dk](http://www.fdm.dk)



Foreningen skal påpege, at der i praksis kan opstå vanskeligheder med at afgøre, om et køretøj, der ikke tidligere har været underlagt registreringspligt, rent faktisk er fabriksnyt på det tidspunkt, det bliver solgt, med henblik på benyttelse til kørsel på almindelig vej.

Det foreslår derfor, at man overvejer, hvilke kontrolforanstaltninger, der kan iværksættes, for at sikre at et ikke ubetydeligt antal knallerter omkring ikrafttrædelsestidspunktet sælges som værende brugte med den konsekvens, at de ikke underlægges registreringspligten.

Med venlig hilsen  
FDM Juridisk afdeling

Helle Brasch  
Fuldmægtig, cand. jur



MEMBER OF ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME

FORENEDE DANSKE MOTOREJERE  
FIRSKOVVEJ 32 · POSTBOKS 500 · DK-2800 KGS. LYNGBY  
TELEFON 45 27 07 07 · TELEFAX 45 27 09 93 · GIRO 402-2270  
CVR nr. 10 37 67 18 · E-MAIL: [fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk) · [www.fdm.dk](http://www.fdm.dk)

# Foreningen af DANSKE VOGNFABRIKKER

Postbox 49 – 6230 Rødekro  
Telefon: 74 66 26 00  
Telefax: 74 69 40 45

Justitsministeriet  
Civil- og politiafdeling  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K.  
Att. Diana Søe Sandell

Jmt. modt.  
1 MRS. 2005

Deres ref.

Vor ref.

AKU

Dato

28.02.2005.

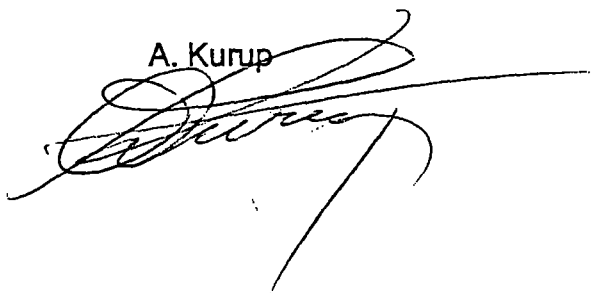
## Vedr. Deres Sagsnr. 2005-801-0003

Som følge af at fremsendte materiale vedrører emner som ikke hører under vort arbejdsområde, vil vi tillade os at afstå fra at fremkomme med bemærkninger.

Med venlig hilsen

Foreningen af  
DANSKE VOGNFABRIKKER

A. Kurup



Ald nr. 12

Justitsministeriet

Færdighedskontoret 20 05 NR 801-0003  
DSS-CE

FORENINGEN AF POLITIMESTRE  
I  
DANMARK

Kirkegade 76, 6700 Esbjerg  
Tlf. 76 11 14 48  
Fax 76 11 14 01  
E-mail: politimesterforeningen@mail.dk

Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret

Jmt. modt.  
11 MRS. 2005

Dato : 11. marts 2005  
Jr.nr. : 163.1.05  
Ref. : OF

Ved brev af 24. februar 2005 (2005-801-0003) har Justitsministeriet anmodet Politimesterforeningen om en udtalelse om et forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (kvaliteter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas m.v.).

Det er i bemærkningerne til forslaget nævnt, at der må forudses et vist, om end mindre ressourceforbrug hos politiet til inddragelse af de nye nummerplader. Foreningen henleder i den forbindelse opmærksomheden på, at der også - i perioden fra regelsættets ikrafttrædelse til opgavevaretagelsens overgang til kommunerne - må forudses et vist, om end formentlig mindre ressourceforbrug i forbindelse med motorkontorenes håndtering af registrering og afmelding m.v.

Foreningen har ikke i øvrigt bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

Ole Friis

Akt nr. 30

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR - 801 - 0003





Liv & Trafik

Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. modt.

Akt nr. 57

10 MRS. 2005

Justitsministeriet

15. marts 2005

Færdselskontoret 2005 NR 801-0003

**Udtalelse vedrørende Justitsministeriets 1. Udkast til Forslag til 'Lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.)'**

**Sagsnr. 2005-801-0003**

**Dok.: DSS40001**

Foreningen Liv og Trafik hilser ethvert tiltag til forbedring af trafiksikkerheden på de danske og europæiske veje velkomment. Vi kan derfor tilslutte os Justitsministeriets overvejelser, begrundelser og forslag til ændringer af gældende bestemmelser i Færdselsloven på de i rapporten omtalte områder, i særdeleshed de der har direkte indflydelse på trafiksikkerheden, dvs. køre-hviletidsbestemmelserne og kørsel med køretøjer som føreren ikke har kørekort til. De foreslåede ændringer forekommer både rimelige og hensigtsmæssige.

I flere af begrundelserne for skærpet sanktionering i forhold til overtrædelser af bestemmelserne for køre-hviletid henvises til at der kan ligge en betydelig fortjeneste i ikke at overholde bestemmelserne. Det fremgår også af presseomtalen i forbindelse med nogle transportchaufførers modstand mod sanktionering at en overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne vil medføre en væsentlig lønnedgang for chaufførerne i forhold til de nuværende (ulovlige) 'tilstande'. Man må derfor formode at fortjenester ved overtrædelser kan være endnu større for vognmændene. Foreningen Liv og Trafik er alene optaget af den forventede forbedring af trafiksikkerheden som følge af de af Justitsministeriet foreslåede lovændringer, herunder den præventive effekt der må formodes at ligge i bedre politimæssig kontrol og skærpede sanktioner. Og vi foreslår at ikke kun chaufførerne, men også vognmændene, dvs. arbejdsgiverne, skal kunne straffes ikke blot med bøde for overtrædelser, men også med fradømmelse af retten til bus- eller godskørsel for en periode. Der kunne indføres et graderet sanktionssystem begyndende med bøde (som foreslået i Justitsministeriets forslag) ledsaget af advarsel om inddragelse af vognmandens tilladelse til bus- eller godskørsel i gentagelsestilfælde.


Som det fremgår af Rigsadvokatens indstilling, hører bus- og godskørselsloven under Trafikministeriets ressort, og vi opfordrer til at Trafikministeriet harmoniserer bus- og godskørselsloven med Justitsministeriets forslag til ændringer af sanktionsniveauet for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Vi er enige i forslaget til skærpet sanktionering ved kørsel med køretøj som føreren ikke har retmæssigt kørekort til. En sådan ulovlig kørsel må anses for at udgøre en alvorlig trussel mod trafikikkerheden. Men vi finder i modsætning til Justitsministeriet at overtrædelse bør medføre omgående, midlertidig inddragelse af retten til 'stort' kørekort – uanset at der p.t. mangler 'nærmere oplysninger om omfanget af overtrædelser af denne karakter' (s. 92).

Foreningen har ingen kommentarer til ændringerne vedrørende registrering af nye 30-knallerter bortset fra at vi anser 45-knallerter for at udgøre en større trafikikkerhedsrisiko end 30-knallerter, og vi håber derfor at en lov om registreringspligt for sidstnævnte ikke medfører et forøget salg af førstnævnte.

I forbindelse med udvidet kontrol af 'dobbeltparkering' eller –standsning, som typisk finder sted ved skoler, pengeautomater m.v., anmoder vi om at politiet løbende evaluerer hvorvidt skærpede sanktioner på dette område som utilsigtet konsekvens medfører at hyppigheden af parkering halvt eller helt inde på cykelstier og fortove stiger, så trafikikkerheden for cyklende og gående forringes.

Venlig hilsen  
p.b.v.

  
Svend Lings  
formand

Jmt. modt.

- 7.03.2005

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Vores ref. JPT/bni

Journalnr. 1.3.3.1-002

Deres ref. 2005-801-0003

Dato 04.03.2005

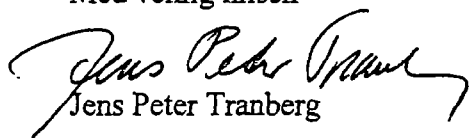
## Forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven

Med breve af 24. februar 2005 har Justitsministeriet bedt Forsikring & Pension (F&P) samt Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) om en udtalelse over forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.)

I denne anledning skal det oplyses, at hverken F&P eller DFIM har bemærkninger til lovforslaget.

DFIM skal bemærke, at man går ud fra, at forsikringsselskaberne får mindst 12 måneder til at implementere en forsikringsbevisordning og til at etablere de nødvendige it-løsninger til understøttelse af udvekslingen af forsikringsoplysninger med Centralregisteret for Motorkøretøjer, jf. det på side 44 i rapport om en model for registrering af 30-knallerter anførte.

Med venlig hilsen

  
Jens Peter Tranberg

22  
Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
2005 NR 801-0003

Bringes  
 Justitsministeriet  
 Civil- og Politiafdelingen  
 Slotsholmsgade 10  
 1216 København K

Jmt. modt.  
 15 MRS. 2005

Dato: 14. marts 2005  
 Deres ref.: 2005-801-0003  
 Vores ref.: Trp. 16510105

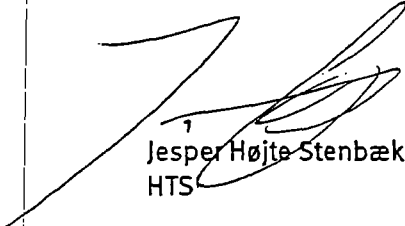
### Lov om ændring af færdselsloven og pasloven

HTS har modtaget justitsministerets brev af 24. februar 2005 vedrørende ovennævnte.

HTS kan støtte intentionerne i lovforslaget.

Vi er i øvrigt bekendt med at flere af HTS' medlemsorganisationer, herunder DTL/ITD har besvaret høringsen.

Med venlig hilsen

  
 Jesper Højte Stenbæk  
 HTS

Akt nr. 50  
 Justitsministeriet  
 Færdselskontoret 2005 NR-801-0003

HTS - Handel, Transport  
 og Serviceerhvervene  
 Børsen  
 1217 København K  
 Telefon 70 13 12 00  
 Telefax 70 13 12 01  
 hts@hts.dk  
 www.hts.dk

UKLASSIFICERET



Jmt. modt.  
2005-03-08



HÆRENS LOGISTIKSKOLE

TEK 660/FÆR-0175  
2005-03-08

(Bedes anført ved henvendelser)

Til  
Justitsministeriet ✓  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
Att.: Hr. Michael Højer

20  
Justitsministeriet

Eft.:  
Forsvarsministeriet  
Hærens Operative Kommando


OS NR 801-0003

Emne:  
**Høring vedrørende lov om ændring af færdselsloven og pasloven.**

Ref.:  
Justitsministeriets skr. Sagsnr.: 2005-801-0003, Dok.: DSS40001 af 24. februar 2005.

1. Hærens Logistiskole (HLS) har ved ref. modtaget Justitsministeriets (JM) skrivelse vedrørende udtalelse om forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (kvaliteter, køre- og hviletid mv.).
2. HLS har ikke umiddelbart bemærkninger til de i ref. beskrevne ændringer. HLS har noteret sig at man er opmærksom på, at Forsvaret ikke er omfattet af direktivet om køre- og hviletid mv. (bemærkningerne til lovforslaget punkt. 3.1.1.1.).
3. HLS sagsbehandler er SSG Gunnar Jensen, tlf. 98 19 77 01.

E.b.

  
E. EHMTEN  
major  
Fg. Afdelingschef

Postadresse  
Postboks 1  
9400 Nørresundby

Telefax  
98 17 00 19

Telefon: 98 19 70 00  
98 19 77 01

Internet  
hls@mil.dk  
<http://hls.hok.dk>

UKLASSIFICERET



INSTITUT FOR  
MENNESKERETTIGHEDER

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. modt.

10 MRS. 2005

STRANDGADE 56 · 1401 KØBENHAVN K  
TLF. 32 69 88 88  
FAX 32 69 88 00  
CENTER@HUMANRIGHTS.DK  
WWW.MENNESKERET.DK  
WWW.HUMANRIGHTS.DK

DATO 8. marts 2005


JNR. 540.30/7961

**Forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og ned-sættelse af gebyret for børnepas mv.)**

Institut for Menneskerettigheder har modtaget Justitsministeriets anmodning om eventuelle bemærkninger til ovennævnte den 28. februar 2004.

Jeg må med beklagelse meddele, at Instituttet ikke ser sig i stand til at afsætte ressourcer til udarbejdelse af bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen

  
Morten Kjærum  
Direktør

Akt nr. 56

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR 801-0003

Motorcykel Importør Foreningen  
v/ Advokat Michael D. Prince

Advokataktieselskab  
CVR.nr. 15 32 73 83

E-mail [mdp@dk.mags.com](mailto:mdp@dk.mags.com)  
[www.mags.com](http://www.mags.com)

Pilestræde 58, 4  
1112 København K

Telefon 33 12 45 22  
Telefax 33 93 60 23

Jmt. modt.

14 MRS. 2005

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

København, den

11. marts 2005

Deres j.nr.

Vort j.nr.

111078-017

Sekr.

Dorthe Rosenius

Tlf.dir.

77 46 11 17

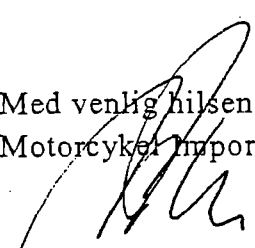
Att. Michael Højer

Vedr.: Sagsnr. 2005-801-0003.

Motorcykel Importør Foreningen har modtaget Justitsministeriets skrivelse af 24/2 2005 med anmodning om udtalelse om forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas m.v.).

Motorcykel Importør Foreningen har modtaget kopi af Danmarks Knallert Unions besvarelse til Justitsministeriet af ovennævnte skrivelse, og vi kan i den anledning meddele Justitsministeriet, at vi fuldt ud kan tilslutte os Danmarks Knallert Unions bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen  
Motorcykel Importør Foreningen

  
Michael Prince  
E-mail: [michael.prince@dk.mags.com](mailto:michael.prince@dk.mags.com)

Akt nr. 42

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR-801-0003



Motorcykelbranchens Landsforbund  
Postboks 26 - 2610 Rødovre  
Tlf. 3616 6566 - Fax 3616 0566

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 Kbhvn. K.

Jmt. modt.

11 MAR. 2005

Deres ref.: 2005-801-0003

Vor ref.:

Dato: 05.03.10

Med henvisning til Justitsministeriets høringsbrev af 24. februar 2005 vedr. ændring af færdselsloven og pasloven skal det hermed meddeles, at forbundet for så vidt angår området for indførelse af nummerpladeordning for ikke registreringspligtige knallerter kan tilslutte sig de af Danmarks Knallert Union udarbejdede bemærkninger til lovforslaget.

Med hensyn til de øvrige emner har forbundet ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen  
Motorcykelbranchens Landsforbund

  
Henrik Markamp

28

2005-801-0003



Justitsministeriet  
att. Færdselskontoret  
att. Diana Søe Sandell  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. modt.  
7 marts 2005



Nørrebrogade 39 Tlf: 3536 1212 E-mail: noah@noah.dk  
2200 København N Fax: 35361217 Hjemmeside: www.noah.dk

5. marts 2005  
Sagsnr. 2005-801-0003

#### Vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.

De problemer, der omtales i lovforslaget burde for længst være bragt ud af verden. NOAH-trafik finder det derfor positivt, at der omsider indføres nummerplader til knallerter, og at der sker en skærpelse af sanktionerne på lastbilområdet.

Trafikulykkernes antal er uacceptabelt højt, og der må gribes til skrappe midler for at få tallet ned. Det går alt for langsomt med at reducere antallet af dræbte og kvæstede. Det hænger til dels sammen med at den målsætning, der er opstillet på området - en 40% reduktion inden 2012 målt i forhold til 1998-niveauet - ikke er ambitiøs nok.

NOAH-trafik mener, at der skal opstilles målsætninger hvor årsager og virkninger anskues ud fra en helhedsbetragtning, og ikke som her, brudstykker, der gennemføres klatvis. Fraværet af et helhedssyn i dansk trafikpolitik, gør at man må forholde sig til den fragmentariske tilgang til emnet. Desuden appellerer vi til at den fornødne politiske handlekraft mobiliseres - også selv om det ikke er lige populært i alle trafikantgrupper.

#### Indførelse af registreringspligt for knallerter

NOAH-trafik støtter at politiet får bedre muligheder for at identificere knallertkørere, der ikke overholder færdselsloven, eller på anden måde udvise hensynsløs adfærd i forhold til medtrafikanter.

Ændringene bør omfatte *alle* knallerter, gamle såvel som nye. Nok forsvinder de gamle gradvist, men det er ikke rimeligt at 85.000 knallerter i 5-10 år skal kunne unddrage sig identifikation, i fald dette bliver nødvendigt - med henvisning til at de er anskaffet inden skæringsdatoen. Ligeledes finder vi det urimeligt, at hensynet til knallertkørerens bekvemmelighed og økonomi skal veje tungere, end hensynet til trafikikkerheden og politiets mulighed for en effektiv identifikation af knallerterne, og til strafforfølgelse af de knallertkørere, der måtte have begået noget ulovligt.

Vi opfordrer til, at den kommende nummerplade anbringes foran og bagpå knallerten; det vil lette identifikationen. Desuden bør nummerpladen designes så den ikke kan fjernes/påmonteres efter knallertkørerens forgodtbefindende.

Politiet skal have mulighed for at klippe nummerpladen på *alle* knallerter, uanset alder. Det ikke alene skaber uklare forhold i befolkningen, det forvirrer også retsopfattelsen, at de, der kører på gamle knallerter, i givet fald, kan klare frisag, mens de, der kører på nye knallerter må undgælde. Også her må der herske lighed for loven!

Til trods for at arbejdsgruppen erkender "at det i en periode (dvs. 5-10 år!) vil være vanskeligt for politiet at konstatere om en knallert er registreringspligtig, samt at forbedringen af politiets muligheder for at strafforfølge førere af disse knallerter, der begår lovovertrædelser - ja, så fraråder samme arbejdsgruppe alligevel en registrering af gamle knallerter.

Sammen med disse tiltag, bør der indføres et medvirkenansvar således at knallertens ejer er ansvarlig for hvem der låner knallerten, og at sikre sig at vedkommende skønnes egnet til at føre en knallert på forsvarlig vis.

Knallerter er et yndet transportmiddel hos unge og ældre med små indtægter. Det er derfor vigtigt, at de takster og gebyr, der opkræves til såvel registrering, nummerplade, forsikring mv., svarer til brugerens økonomiske formåen.

21  
Justitsministeriet

Færdselskontoret 20 05 NR 801-0003

### Skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre-hviletidsreglerne

Lastbiler forårsager, relativt set, flere trafikdrab end personbiler, og rammer modparten hårdere, end når en personbil er involveret. Hvor hvert 16. uheld med personbil resulterer i trafikdrab, er det tilsvarende tal for lastbiluheld 6. Og selvom der er sket et fald i lastbiluheldene på de danske veje (et fald på 11% i 2002 sammenlignet med 2001), så er 85 dræbte stadig alt for højt.

Set i lyset heraf, er det noget usikkert om de forslag til skærper, som lovforslaget indeholder, vil kunne medvirke til at der sker et markant fald i ulykkestallet. For selv om mange ulykker med lastbiler enten skyldes høj fart, overlæs, overtrædelse af køre-/hviletidsreglerne eller en kombination af disse faktorer, så vil ulykkestallet fortsat ligge højt, så længe der ikke gøres noget ved de bagvedliggende årsager: den alt for billige vejtransport, just-in-time-systemet, og chaufføremes arbejdsmiljø. Begrænses indsatsen udelukkende til de elementer, som lovforslaget indeholder, så vil øvelsen mest have karakter af symptombehandling, mens man afstår fra at gå i lag med de reelle årsager til at trafikulykkerne sker.

Men lidt jo også har ret, og da NOAH-trafik støtter selv den mindste trafikale forbedring, hilser vi lovforslaget velkomment.

#### *Hvem skal være omfattet af køre-/ hviletidsbestemmelserne?*

Det er vor opfattelse, at køre- hviletidsreglerne ikke kun skal gælde for lastbiler; de skal også omfatte mindre varevogne, taxaer, militære køretøjer mv.

På grund af taxachaufføremes lave lønninger, er mange nødt til at køre mere end de tilladte 13 timer i træk om natten, udtaler formanden for chaufførerne i Storkøbenhavn til Jyllands-Posten. Han bakkes op af Rådet for Større Færdselssikkerhed, der peger på at undersøgelser bekræfter, at bilister bliver trætte og dermed langsommere, når de har kørt over 12 timer.

#### *Hvor længe er det forsvarligt at køre?*

NOAH-trafik finder det kun ret og rimeligt, at der findes regler for hvor mange timer, det er forsvarligt at have en chauffør bag rattet. Vi er således ikke enige med de chauffører (og vognmænd), der nylig aktionerede for retten til selv at bestemme hvor mange timer man mener, det er forsvarligt at køre.

På den anden side, må vi tage afstand fra det EU-direktiv, der åbner op for muligheden for at chauffører kan køre op til 65 timer om ugen, blot de samlet set ikke kommer over 48 timer om ugen i løbet af et år. Det vil give arbejdsgiverne mulighed for at lade folk køre i højsæsonen – og så sende dem hjem, når der ikke er brug for dem.

Chaufføremes argument for at ville køre længere end de 37,5 timer, som den ugentlige arbejdstid udgør, er, at det vil ramme dem økonomisk. Det er jo ingen hemmelighed, at chaufførerne er dårligt lønnet. Løsningen er derfor at give folk en ordentlig løn – til gavn for såvel den enkelte chauffør, som for trafikikkerheden.

Vel falder chaufføremes lønforhold uden for rammene af nærværende lovforslag, men det gør hensynet til trafikikkerheden ikke, så derfor skal der anlægges en helhedsbetragtning, når der trafikulykkernes antal skal begrænses.

Vi er vidende om, at der i den enkelte vognmandsvirksomhed hyppigt kan opstå situationer, hvor en chauffør ikke kan udføre sine opgaver indenfor den daglige køretid på 10 timer inkl. pauser. Vi kan derfor acceptere

- 1) at den samlede arbejdstid udmåles over en periode på to hinanden følgende uger;
- 2) at køretid uden pauser ikke overstiger 4½ time;
- 3) at pausen bør være min. 45 min, og ikke tre gange 45 min, som det lægges op til i forslaget.

Derimod kan vi ikke acceptere, at den ugentlige arbejdstid mod compensation (løn eller frihed?) afkortes til hhv. 36 timer eller 24 timer.

Så præcise fortolkninger af køre- /hviletidsbestemmelserne, som vi foreslår, kræver naturligvis at vognmændene planlægger på en helt anden måde, end det sker i dag. Vi ser gerne at vognmændene i højere grad end det allerede er tilfældet, udarbejder trafiksikkerhedsplaner, der tilrettelægger arbejdsopgaverne med respekt for arbejdstidens længde, trafikikkerheden, energiforbruget, forurening, muligheder for kombi-transport mv.

#### *Kontrol og sanktioner*

De mange overtrædelser af bestemmelserne om køre-/hviletid, overlæs, for høj fart mv. gør det nødvendigt, at iværksætte foranstaltninger, der har til hensigt at forebygge snyd samt højne trafikikkerheden. Det er beklageligt, at det til trods for en målrettet indsats fra myndighedernes side i flere årtier, ikke har været muligt, at komme uvæsenet til livs. Vognmandsbranchen har derfor kun sig selv at takke for at der atter må gribes til en skærpelse af de sanktionsmuligheder, myndighedene har til rådighed. Trods regelmæssige stramninger af de relevante bestemmelser, så fortsætter dele af vognmandsbranchen med at overtræde de regler, der ellers ikke skulle være til at misforstå.

Det kræver ikke profetiske evner at kunne forudse, at efter denne skærpelse af sanktionerne, vil virke en rum tid. Når så branchens brodne kår har vænnet sig til de nye forhold, vil snyderiet og overtrædelserne starte forfra.

For at sikre at regler, love og bestemmelser overholdes, er det nødvendigt at bøderne er så store, at de virker afskrækkende og ikke blot medregnes som en driftsomkostning. I fald de højere bøder, som primært skal ramme vognmanden og transportkøberen og i mindre grad chaufføren, ikke virker efter hensigten, skal køretøjet i gentagelsestilfælde, kunne tilbageholdes. Om nødvendigt skal kørselstilladelsen kunne inddrages.

Vores tålmodighed med vognmandsbranchens "pirater" er for længst opbrugt, og det må – bl.a. af hensyn til den del af vognmandsbranchen, der overholder regler og bestemmelser – ske en sanering af de brodne kar.

Vi skal beklage, at forholdene i dag er af en sådan karakter, at det er nødvendigt at installere fartskrivere i lastbilerne. NOAH-trafik finder, at det smager for meget af overvågningssamfund. På den anden side erkender vi, at der pt. ikke findes alternativer – når nu myndighedernes ikke vil gribe ind overfor de strukturelle og kommercielle interesser, der er de egentlige ansvarlige for vognmandsbranchens overtrædelser af køre-/hviletidsreglerne.

De nuværende fartskrivere giver gode muligheder for at snyde med skiverne. Under de givne forhold er det et fremskridt, at der introduceres nye fartskrivere - i fald disse er bedre sikret mod snyd og samtidig giver politiet bedre kontrolmuligheder.

NOAH-trafik vil opfordre til at de nye fartskrivere installeres i *alle* lastbiler, varevogne og busser, og ikke kun i nye. Det er ikke rimeligt, at ejeren/chaufføren af lastbiler, varevogne og busser, der er indregistreret før den relevante skæringsdato, skal kunne køre i *årevis* og fortsat kunne udnytte muligheden for snyd. Hvis ønsket er at forenkle eksisterende regler og tilvejebringe fælles regler for køre- /hviletid og som fortolkes ensartet i hele EU, da er det svært at se hvilke objektive grunde, der taler imod at nye fartskrivere installeres i lastbiler, varevogne og busser af ældre dato. Også her må fastholdes princippet om lighed for loven.

Indsatsen for at reducere ulykker med lastbiler og busser, begrænser sig dog ikke til blot at idømme højere bøder resp. inddragelse af køretøjet eller kørselstilladelsen. Der skal også ses nærmere på

- de fragtaftaler, der ofte forlanger at vognmanden skal løse transportopgaverne på en måde, der ikke er sikkerhedsmæssig forsvarlig;
- de EU-reguleringer, der skal bane vejen for den "frie og lige konkurrence", er ofte ikke til at gennemskue, svære at forstå og "*at indvikletheden er med til at svække reglernes betydning og dermed respekten for dem*" (citater: Danske Vognmænd, 1998)
- uddannelse af chauffører, vognmandsfirmaernes trafikdisponenter mv.

### *Sove- og langtursbusser*

De senere års mange tragiske hændelser med sovebusser gør det berettiget at se nærmere på denne transportform. Det må konstateres, at her er et område hvor markedskræfterne har for let spil, og hvor griskheden hos nogle vognmænd er større end hensynet til passagererne. Selvdisciplin er der kun lidt af, og selv om både vognmænd, rejsebureauer lover "at nu skal det nok blive bedre", så sker det intet.

Også her rammes de lovlydige vognmænd af de overtrædelser som mindretallet begår. Vi foreslår derfor, at der sættes ind med kontrol af de kontrakter rejsebureauerne indgår med vognmændene, ligesom der sker en skærpelse af reglerne med bussernes indretning og med chaufførernes arbejdstider.

Atter beder den lovlydige del af branchen myndighederne om at gribe ind. Til Berlingske Tidende d. 26.11.04 udtaler direktør i Danske Busvognmænd, Steen Bundgård: "En grundig oprydning vil være på sin plads. Myndighederne bør lave koordinerede aktioner, hvor Told & Skat, Færdselsstyrelsen og politiet går sammen for at afsøre de selskaber hvor aflønningen af chauffører sker sort, eller hvor der er massive overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Altså de selskaber, der har sat lovovertrædelserne i system. Og de findes. Det er i branchens egen interesse".

Alternativet til langtursbusserne er – naturligvis - jernbanetransport med fx liggevogn (næsten) lige til døren til de fleste feriesteder: hurtigt, bekvemt, energi- og miljøvenligt. Det er kun de alt for lave priser på vejtransport, og de uforholdsmæssigt dyre jernbanetakster, der har gjort det muligt for langtursbusserne at erobre så store markedsandele, som tilfældet er.

Også når det gælder turist- og langtursbusser, støtter NOAH-trafik at der indføres skærpede bødestrafte resp. at køretøjet konfiskeres eller at vognmanden ved gentagelsestilfælde mister kørselstilladelsen.

### *Medvirkenansvar (gælder også for lastbiler)*

I Trafikministeriets "Rapport vedr. evt. indførelse af et særligt medvirkenansvar i bustransport" hedder det bl.a.: "For så vidt angår spørgsmålet om etablering af supplerende regler for medvirkenansvar, er det arbejdsgruppens konklusion, at der i den nugældende straffelovgivning er den fornødne hjemmel til også at kunne gøre transportkøbere ansvarlige for overtrædelser af buslovgivningens og færdselslovgivningens bestemmelser om tilladte hastigheder mv. samt overtrædelser af bestemmelserne om køre- og hviletid. Det er således arbejdsgruppens opfattelse, at det reelle problem i vid udstrækning er, at busvognmanden af kommercielle grunde ofte ikke ønsker at gøre et medvirkenansvar gældende i forhold til en transportkøber.

Arbejdsgruppen finder, at løsningen på branchens problemer må være, at branchen selv sørger for at få busvognmændene til først og fremmest at undlade at udføre en transport, som kun kan udføres ulovligt. Hvis der alligevel udføres en ulovlig transport, må busvognmændene være politiet behjælpelig med sagens opklaring.

Der er indhentet oplysninger fra Rigsadvokaten om erfaringerne med straffesager, hvor der overfor rejsearrangører mv. er rejst tiltale for medvirken til overtrædelser af buslovgivningen og færdselsloven samt EU-bestemmelser om køre- og hviletid. Ifølge det oplyste, er der kun i enkelte tilfælde rejst tiltale eller udfærdiget bødeforlæg over for rejsearrangører mv. i sager, hvor der er opstået spørgsmål om medvirken.

Arbejdsgruppen har også inddraget udenlandske erfaringer med medvirkenansvar... Disse oplysninger viser, at spørgsmålet om medvirkenansvar som hovedregel er reguleret på samme måde som den danske straffelovgivnings bestemmelser om medvirkenansvar.

Endelig har problemstillingerne været drøftet med rejsebureaubranchen, som tilkendegav, at der ikke er behov for supplerende lovgivning i forhold til den nugældende lovgivnings bestemmelser om medvirkenansvar. Derimod påpegede branchen, at der kan være behov for en informationsindsats for at gøre branchen opmærksom på dets ansvar for overholdelse af buslovgivningens og færdselslovgivningens bestemmelser om tilladte hastigheder mv., bestemmelserne om køre-

og hviletid m.v. I den forbindelse blev endvidere påpeget vigtigheden af at inddrage såvel transportører, rejsebureauer, chauffører som kunder/ passagerer, idet alle spiller en rolle i forhold til udførelsen af kørselsopgaven.

På baggrund heraf blev det foreslået, at der udarbejdes en folder (!!!) hvori er beskrevet de væsentligste lovgivningsmæssige bestemmelser for kørslen, og at passagererne/kunderne gøres bekendt med denne folder. Danske Busvognmænd har efterfølgende skriftligt udtrykt tvivl om effekten af en sådan folder.

Endvidere blev det foreslået, at Færdselsstyrelsen tager kontakt til Forbrugerstyrelsen med henblik på at foreslå, at der på Forbrugerstyrelsens hjemmeside på Internettet etableres et link til Færdselsstyrelsens hjemmeside, således at det bliver nemmere for forbrugerne at få relevante oplysninger om diverse regler mv. med relation hertil". (Mine understregninger).

Det omtalte link på Forbrugerstyrelsens hjemmeside er ikke blevet oprettet. Ganske vist er der otte links til fjernbusser, men de syv er til Eurolines, der fortæller hvor store rabatter man kan få hos firmaet. Kun den ottende giver noget der ligner forbrugerinformation.

Det skal nævnes, at rapporten er fra 2000, og at det eneste der siden da er sket på området, er at de tyske myndigheder har skærpet bestemmelserne for sovebusser.

Trafikministerens holdning til problemet har længe været præget af hans glæde ved at branchen selv klarer det ved hjælp af frivillige aftaler, og at konkurrencen virker. Imens bliver folk slået ihjel i sovebusseme på de europæiske landeveje!

Først i december 2004 reagerede trafikministeren, men da var EU-Kommissionen gået i gang, og så slap ministeren jo for at gøre noget: "Det vil tage tid før en EU-regulering er på plads. Der er jo 25 medlemslande. Men det er nu engang vilkårene. I mellemtiden er det busselskabernes ansvar selv at sørge for, at når man kører med sovebus, skal den være udstyret med det korrekte sikkerhedsudstyr og overholde fartbegrænsningerne".

Og så skal det jo blive derefter!

#### **Forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje for visse køretøjer**

Om end NOAH-trafik er imod højere hastigheder, så er det et tungtvejende argument, at ensartede hastigheder giver lavere ulykkesfrekvens. Hertil kommer de miljø- og energimæssige fordele ved ændringen. Vores primære bekymring er at forhøjelsen af farten fra 70 til 80 km/t, vil have en afsmittende effekt opad.

#### **Motorløb mv.**

NOAH-trafik mener, at enhver form for motorløb må ikke kunne finde sted på landeveje og/eller i bygader, men skal henvises til lukkede baner. Der er så store problemer med at få bilisterne til at overholde fartgrænserne, så enhver brug af vej- og gadenettet kan af letantændelige sjæle nemt blive opfattet som carte blanche til at fortsætte med at køre sit eget private race, når det arrangerede motorløb er forbi.

Motorløb på det alm. vej- og gadenet harmonerer ikke alene dårligt med ønsket om at stimulere borgerne til mere hensynsfuld adfærd i bytrafikken, det er også til stor gene for den alm. trafik. Således var det åbenbart "nødvendigt" for at afholde racerløbet d. 6. september 1998 i Københavns centrum, at hele gadenettet omkring Slotsholmen skulle afspærres for trafik fra fredag aften til mandag morgen. De forsinkelser, som racerløbet derved påførte trafikanterne, bredte sig som ringe ud over hele byen, og masser af mennesker blev påført forsinkelser.

Motorløb prioriteres langt højere end forbedring af bymiljøet. Politiet er nemlig den drivende kraft når det gælder om at forhindre at der afholdes miljøtrafikuge med ledsagende afspærring af dele af den indre by i København.

Der er en generel tendens til at politiet modsætter sig initiativer, der kan medvirke til at gøre byens trafik mere miljøvenlig. Det gælder bl.a. modstand mod fredeliggørelse af byområder, lavere hastigheder, nedlæggelse af parkeringspladser, mere cykel- og fodgængervenlig signalregulering, busbaner, bussluser m.v.

Og endelig vil vi bringe i erindring, at Justitsministeriet har brugt over halvandet år på at bremse Københavns kommunes ønske om at etablere en miljøzone i nogle af byens hårdest belastede kvarter. Men motorløb i byens gader...

### Cykler

Lovforslaget vil gøre det muligt for cyklister at køre over fortov og gangsti, hvor det i dag skal trækkes fra udkørsler, der ikke er sideveje. Justitsministeriet lægger vægt på at den alm. vigepligt er gældende, og at cyklister vil holde tilbage for fodgængere.

Med den adfærd, som mange cyklister lægger for dagen, vil det ikke være tilrådeligt, at gennemføre forslaget. Uanset at vi i NOAH-trafik gør alt for at fremme cyklismens sag – og uanset at vi er inkamerede cyklister – så mener vi ikke det er forsvarligt, at fravige reglen om at cyklister skal trække over fortovet til kørebanen. Lempelsen vil give anledning til mange gener for de gående, og at der vil opstå konflikter de to trafikantgrupper imellem. Kampen om asfalten må ikke udarte sig til at de lette trafikanter splittes bl.a. på grund af en så banal ting som dette forslag. Kan ikke anbefales.

### Udvidelse af den kommunale parkeringskontrol

NOAH-trafik støtter enhver bestræbelse, der går ud på at reducere det gadeareal hvorpå der kan parkeres. Derfor er det kun logisk for os at støtte at parkeringsvagterne får mulighed for at udskrive p-afgifter til bilister, der holder i 2. position. Som trafikant i byen, er biler, parkeret i 2. position, til stor gene, nu og da endda til fare for medtrafikanterne idet de gør det vanskeligt, at orientere sig.

Hvor prisværdigt det end er at der nu skal sættes ind mod biler, der parkeres i 2. position, så bør der fortsat ske en begrænsning af bilisternes muligheder for at kunne parkere næsten hvor som helst. Her skal blot nævnes de mere kendte: parkering nærmere end 10 meter til et gadekryds, parkering (helt eller delvis) på fortov, gang- eller cykelsti, parkering foran udkørsler mv.

Med venlig hilsen

NOAH-trafik

Arne Lund

Langebjergvej 260A

3050 Humlebæk

tlf/fax; 49 16 22 50

e-mail: arlu@ofir.dk

# KØBENHAVNS POLITI

Politidirektøren

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen

Politigården  
1567 København V  
Tlf. 33 14 14 48

Fax. 33 43 00 58

Dato 15 MRS. 2005

Jmt. modt.

16 MRS. 2005

Journal.nr.:  
0100-10160-00038-05

AD

Ved brev af 24. februar 2005 (sagsnr. 2005-801-0003) har Justitsministeriet anmodet om en udtalelse om et forslag til ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.).

I den anledning kan jeg oplyse, at Københavns Politi ikke har bemærkninger til lovforslaget, idet der dog henvises til Københavns Politis høringssvar af 11. maj 2004 vedrørende spørgsmålet om en ændring af færdselslovens forbud mod at cykle over fortov og gangsti (sagsnr. 2003-1590-0035).

Med venlig hilsen

  
Hanne Bech Hansen

59  
- Vedtægtskommissionen  
2005-801-0003



# Københavns Byret



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. modt.

15 marts 2005

Præsidenten  
Domhuset, Nytorv  
1450 København K.  
Tlf. 33 44 80 00  
Fax 33 44 84 88  
CVR 21 65 95 09

EIH13658/Sagsbeh. EIH  
J.nr. 09.2005-7.2  
Deres j.nr.

14. marts 2005

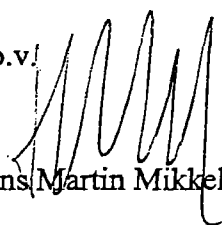
Ved skrivelse af 24. februar 2005 har Justitsministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven .

Jeg skal i den anledning oplyse, at forslaget ikke giver Københavns Byret anledning til bemærkninger.

Der henvises til J.nr. 2005-801-0003 .

Med venlig hilsen

P.p.v!

  
Hans Martin Mikkelsen

Akt nr. 48

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005NR-801-0003



Retten i Odense



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. modt.

i 4 MRS. 2005

Præsidenten  
Albanigade 28  
5000 Odense C  
Tlf. 66 11 47 12  
Fax 66 12 97 12

MMJ13863/Sagsbeh. MMJ  
J.nr. 09.2005-5.2  
Deres j.nr.

11. marts 2005

Ved skrivelse af 24. februar 2005 (j.nr.2005-801-0003) har ministeriet anmodet om en udtalelse om forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven.

I den anledning skal jeg på egne vegne og på vegne præsidenterne for retterne i Århus, Aalborg og Roskilde oplyse, at vi ikke har bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

  
H.P. Rosenmejer

Akt nr. 32  
Justitsministeriet  
Færdselskontoret 2005 NR 801-0003

Vestre Landsret  
Præsidenten

Jmt. medt.

- 08/03/2005



Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

J.nr. 40A-VL-5-05  
Den 08/03-2005

I et brev af 24. februar 2005 (Sagsnummer 2005-801-0003) har Justitsministeriet anmodet om en udtalelse om et forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.).

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

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Bjarne Christensen".

Bjarne Christensen

Akt nr.

19

Justitsministeriet

Telefax 86 62 63 65

05-801-0003

# PRÆSIDENTEN FOR ØSTRE LANDSRET



Den - 7 MRS. 2005  
J.nr. 40A-ØL-8-05  
crj

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jnr. modt.

7. marts 2005

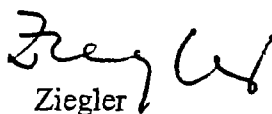
Ved skrivelse af 24. februar 2005 (sagsnr. 2005-801-0003) har Justitsministeriet anmodet om inden den 14. marts 2005 at modtage en udtalelse om forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.)

Landsretten har som bekendt ingen mulighed for inden for en sådan kort frist at undergive et lovforslag en egentlig sagsbehandling, endsiige drøfte forslaget på et plenarmøde for landsrettens dommere.

Under henvisning hertil skal jeg udtale, at lovforslaget ikke giver landsretten anledning til bemærkninger.

Domstolsstyrelsen modtager genpart af denne skrivelse.

Med venlig hilsen

  
Ziegler

Akt nr. 18  
Justitsministeriet

2005 MRS 8d-cc03



RIGSADVOKATEN

Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret

Jmt. modt.  
i 0 MRS. 2005

DATO  
- 9 MRS. 2005

JOURNAL NR.  
RA-2005-700-0008

BEDES ANFØRT VED SVARSKRIVELSER  
SAGSBEHANDLER: LYS

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16  
1220 KØBENHAVN K

TELEFON 33 12 72 00

FAX 33 43 67 10

Ved skrivelse af 24. februar 2005 (j.nr. 2005-801-0003) har Justitsministeriet anmodet om en udtalelse om et udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.).

I den anledning skal jeg udtale følgende:

Forslagets bestemmelser om ændring af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne er udarbejdet på grundlag af forslagene i min redegørelse fra december 2004 (lovforslagets bilag 2) og giver mig derfor ikke anledning til bemærkninger.

Jeg kan tilslutte mig forslaget om indførelse af en registreringsordning for knallerter, der ikke i dag er registreringspligtige.

Udkastet til lovforslag giver mig ikke i øvrigt anledning til bemærkninger.

  
Henning Fode

26  
Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret 2005 NR 801-0003  
DSS-UE

Justitsministeriet  
Færdsels- og våbenkontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

15. MAR 2005

J.nr.: 2005-9020-98 / EBI 120  
Sagsbehandler: EBI

FÆRDELSAFDELINGEN

Sekretariatet  
Ellebjergrvej 52  
2450 København SV

Telefon: 3314 8888  
Lokal: 7475  
Telefax: 3343 00047

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

58  
Justitsministeriet  
Færdselskontoret 2005 NR 801-0003

Justitsministeriet har ved brev af 24. februar 2005 anmodet Rigspolitiet om en udtalelse om forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.).

Rigspolitiet har følgende bemærkninger til lovforslaget:

#### Ad § 3, stk. 2 - ikrafttrædelse af bestemmelsen i punkt 38, § 124 h

Det fremgår af lovforslagets punkt 38, at bestemmelsen i § 124 h om betaling for udstedelse af internationalt kørecertifikat ændres således, at der tillige er hjemmel til at opkræve betaling for udstedelse af en tidsbegrænset registreringsattest. Efter lovforslagets § 3, stk. 2, træder bestemmelsen i kraft 1. juli 2005.

Bestemmelsen er - som anført i bemærkningerne til lovforslaget - knyttet til gennemførelse af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer. Rigspolitiet skal henlede opmærksomheden på, at gennemførelsen af direktivet forventes at finde sted i løbet af 2. halvår 2005. Det er således ikke muligt allerede fra 1. juli 2005 at udstede tidsbegrænsede registreringsattester.

#### Ad § 3, stk. 3 - ikrafttrædelse af bestemmelsen i punkt 24, § 72, stk. 1

Det fremgår af lovforslagets § 3, stk. 3, at bestemmelsen i § 72 om registreringspligt for lille knallerter træder i kraft den 1. juli 2006. Ændringen har virkning for fabriksnye knallerter med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen, som leveres den 1. juli 2006 eller senere.

Det er umiddelbart Rigspolitiets opfattelse, at bestemmelsen kan give anledning til tvivl ved fastlæggelse af, om registreringspligt er indtrådt for et bestemt køretøj. Rigspolitiet lægger herved vægt på, at det ikke fremgår af bestemmelsen, om det er levering fra importør til forhandler eller fra forhandler til kunde (borger), der er afgørende for registreringspligtens indtræden.

Det er væsentligt for den praktiske opfølgning på registreringspligten, at betingelserne for registreringspligtens indtræden entydigt fremgår af bestemmelsen eller af bemærkningerne til lovforslaget. Det er ligeledes



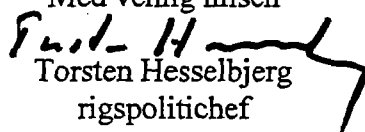
væsentligt, at det kan afgøres, om de angivne betingelser for registreringspligtens indtræden er til stede i en konkret situation, eksempelvis ved dokumentation i form af en købsaftale eller kvittering for betaling af købesummen.

Side 2

Rigspolitiet skal på den baggrund foreslå, at det i bestemmelsen fastsættes, at registreringspligten indtræder for knallerter, som *erhverves* den 1. juli 2006. Rigspolitiet skal endvidere foreslå, at det i bemærkningerne til lovforslaget præciseres, at der herved forstås, at en kunde ved at indgå købsaftale og betale købesummen *erhverver* køretøjet med henblik på at tage køretøjet i brug.

Rigspolitiet har ikke i øvrigt bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

  
Torsten Hesselbjerg  
rigspolitichef





RÅDET FOR STØRRE FÆRDELSSIKKERHED

The Danish Road Safety Council

14. marts 2005  
j.nr. 0169-0501/LL

Jmt. Mdt.

15 MAR 2005

Justitsministeriet  
Civil- og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

**Forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.)**

Rådet for Større Færdselssikkerhed har modtaget brev af 24. februar 2005, hvori Justitsministeriet anmoder om en udtalelse i forbindelse med forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven (knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas mv.).

Rådet for Større Færdselssikkerhed har følgende bemærkninger til forslaget:

Knallerter

Lovforslaget indeholder forslag om, at knallerter i fremtiden inddeles i to kategorier: "lille knallert" med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen og "stor knallert" med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen. Alle nye knallerter vil fra 1. juli 2006 være indregistreringspligtige og skal forsynes med nummerplade.

Rådet for Større Færdselssikkerhed kan tilslutte sig forslaget om indregistreringspligt for små knallerter (knallert 30) som på længere sigt vil lette politiets mulighed for at kontrollere og identificere knallertkørere, som overtræder færdselsloven. Dette vil have en stærk forebyggende effekt på ikke mindst de unge knallertkøreres adfærd.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har forståelse for, at et krav om registrering af de 85.000 allerede ibrugtagne knallert 30 vil kræve et meget stort administrationsarbejde, ligesom ejerne af knallerterne vil skulle fremskaffe en række oplysninger til brug for indregistreringen, som det kan være svært fremskaffe. Men af hensyn til trafikikkerheden og opnåelse af den præventive effekt på adfærden er det Rådets opfattelse, at pligten til indregistrering af knallert 30 også bør gælde for allerede ibrugtagne knallerter og ikke kun for fabriksnye knallerter, der leveres den 1. juli 2006 eller senere.

Med en anslået levetid for en knallert på 5 år vil der gå mange år, før hele knallertbestanden er forsynet med nummerplader, hvorfor den forventede effekt af politiets nye muligheder sandsynligvis ikke vil kun ses på ulykkesstatistikkerne før om en rum tid.

Med hensyn til færdselsreglerne for knallertkørere vil Rådet opfordre til, at Justitsministeriet i forbindelse med lovændringen overvejer at indsætte en præcisering af knallerterens anvendelse af venstre blinklys. Nye knallerter er forsynet med stop- og blinklys, som benyttes til tegngivning, men knallerterne skal følge reglerne for cykler, der som bekendt ikke er forsynet med blinklys til tegngivning. Rådet for Større Færdselssikkerhed har oplevet en del usikkerhed bl.a. hos underviserne på ungdomsskolerne, hvor de unge tager knallertbevis, om anvendelsen af venstre blinklys på knallerten. Ifølge færdselsloven skal knallerterne i vid udstrækning følge

Akt nr. 47

Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005 NR -801-0003

Rådet for Større Færdselssikkerhed

Lersø Parkallé 111 • DK-2100 København Ø • www.rfsf.dk • e-mail: rfsf@rfsf.dk • telefon: +45 39 16 39 39 • fax: +45 39 16 39 40

www.sikkertrafik.dk



## RÅDET FOR STØRRE FÆRDELSSIKKERHED

færdselsreglerne for cykler, men hvis en knallert skal foretage et venstresving skal den holde ind til kantstenen, sikre at der er fri bane og derefter køre lige over til sidevejen. Hvis venstre blinklys anvendes kan bagfra kommende biler tro, at knallerten vil foretage et sving tværs over kørebanen til venstre. På samme måde er der tvivl om anvendelsen af venstre blinklys ved venstresving i kryds, der ifølge reglerne skal passeres som to kørsler lige ud. Det virker på mange ulogisk, at knallerter er forsynet med et venstre blinklys, som kun skal benyttes i meget få tilfælde.

### Cykler

Rådet for Større Færdselssikkerhed finder den foreslåede ændring af § 49, stk. 5, hvor cyklister tillades at køre over fortov og gangsti, fornuftig. Idet cyklisterne stadig vil være omfattet af de almindelige regler om vigepligt, sidestilles cyklisterne herved med andre kørende.

### Forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorveje for visse køretøjer

Rådet for Større Færdselssikkerhed finder ikke på baggrund af Vejdirektoratets evaluering af forsøget med højere hastigheder på motorvejsnettet kombineret med overhalingsforbud visse steder, at der er trafikikkerhedsmæssige grunde til, at de højere hastighedsgrænser ikke skal gøres permanente. Rådet kan derfor tilslutte sig forslaget.

### Skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, kørsel uden den fornødne førerret, overlæs mv.

Rådet for Større Færdselssikkerhed kan tilslutte sig de foreslåede skærpede sanktioner af sanktionerne for overtrædelse af reglerne for kørsel med tunge køretøjer både overfor vognmændene og overfor chaufførerne. De skærpede sanktioner må efter Rådets mening antages at have en præventiv effekt og forhindre overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, og ikke mindst forhindre, at busselskaberne benytter chauffører, som ikke har kørekort til bus.

### Indførelse af et nyt kontrolapparat (digital fartskriver)

Rådet for Større Færdselssikkerhed finder, at indførelse af nye digitale fartskrivere og Rigspolitiets muligheder for uanmeldt at kontrollere disse kan være medvirkende til forbedring af trafikikkerheden.

Med venlig hilsen

Karsten Kolding  
Underdirektør



Justitsministeriet  
Civil og Politiafdelingen  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Jmt. modt.

15 MAR. 2005

08-03 2005.

**Sagsnr. 2005-801-0003**

**Vedr. Forslag om registreringspligt mv. for knallerter.**

Tak for det fremsendte materiale if. Lovforslaget.

Vi kan vi meddele at, som forslaget om registreringspligt pt. er udformet - kun gældende for nye knallerter, og med ikrafttrædelse 1. juli 2006 - på ingen måde konflikter med vore interesser.

Ændring af begreberne til "stor og lille knallert" får heller ikke praktisk betydning for os idet en af vore 25 år eller ældre knallerter blot fremover vil blive "ikke registreringspligtig lille knallert".

Venlig hilsen

Henning Christensen  
Veteranknallertklubben Aktiv  
Egemvej 18  
6900 Skjern

*Henning Christensen*

På vegne af:

Dansk Veteranknallert Klub  
Sønderjyllands Veteranknallert Klub  
Veteranknallertklubben Stempleet  
Fyns Veteranknallert klub  
Sjællands Veteranknallert Klub  
Midtjysk Veteranknallert Klub  
Veteranknallertklubben Aktiv

Akt nr. 46  
Justitsministeriet

Færdselskontoret 2005NR-801-0003

