



Justitsministeriet

Lovafdelingen

Dato: 22. februar 2005
Kontor: Strafferetskontoret
Sagsnr.: 2005-730-0038
Dok.: CHA21373

KOMMENTERET HØRINGSOVERSIGT

vedrørende

Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Sanktionsfastsættelse i sager om spirituskørsel mv.)

1. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Sanktionsfastsættelse i sager om spirituskørsel mv.) bygger på betænkning nr. 1448 om sanktioner for spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden fra Udvalget om sanktionsfastsættelse i sager om spiritus- og promillekørsel mv. (Waage-udvalget). Betænkningen har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Præsidenten for Østre Landsret, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Københavns Byret, Præsidenten for Retten i Odense, Præsidenten for Retten i Århus, Præsidenten for Retten i Ålborg, Præsidenten for Retten i Roskilde, Domstolsstyrelsen, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Politidirektøren i København, Foreningen af Politimestre i Danmark, Politifuldmægtigforeningen, Politiforbundet i Danmark, Advokatrådet, Landsforeningen af beskikkede advokater, Institut for Menneskerettigheder, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks Transportforskning, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Forenede Danske Motorejere (FDM), Danske Motorcyklister Råd (DMC), Motorcykelbranchens Landsforbund, MC-Touring Club Danmark, Dansk Vejforening, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Cyklist Forbund, Danske sælgere, Specialarbejderforbundet i Danmark (SID), Chaufførernes Fagforening, NOAH-Trafik, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Danske Kørelæreres Landsforbund, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Dansk Taxi Forbund, Sund & Bælt, Foreningen Liv og Trafik, Foreningen for Trafikofre, Borgernes Havari-kommission, Mobil uden bil, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Rådet for Bæredygtig trafik.

Justitsministeriets kommentarer til høringssvarene er anført i kursiv.

2. Generelt

Domstolsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, Rigspolitechefen, Institut for Menneskerettigheder, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har ingen bemærkninger til betænkningen.

Præsidenten for Østre Landsret og Den Danske Dommerforening kan tilslutte sig de foreslåede forenklinger vedrørende sanktionsfastsættelsen.

Præsidenten for Vestre Landsret og Præsidenten for Københavns Byret kan tilslutte sig høringssvaret fra Præsidenten for Østre Landsret. **Præsidenterne for retterne i Aalborg, Århus og Odense** kan tilslutte sig høringssvarene fra Præsidenten for Østre Landsret og Dommerforeningen.

Rigsadvokaten, Foreningen af Politimestre i Danmark, Politiforbundet og Danmarks Transportforskning, Forenede Danske Motorejere (FDM) Danske Sælgere, Chaufførernes Fagforening, Dansk Køreskole Forening, Liv og Trafik og Borgernes Havarikommission kan generelt tilslutte sig udvalgets anbefalinger.

Landsforeningen af beskikkede advokater kan generelt tilslutte sig udvalgets forslag om forenklinger, men beklager, at udvalget undervejs blev pålagt at foreslå skærpelser af sanktionssystemet.

3. Sanktionssystemet vedrørende spiritus- og promillekørsel

3.1. Generelt

Advokatrådet kan tilslutte sig, at der indføres et mere enkelt sanktionssystem. Advokatrådet har endvidere ingen bemærkninger til ønsket om at skærpe praksis, men finder det lovteknisk betænkeligt, at der i bemærkningerne fastsættes så detaljerede regler. Advokatrådet finder, at hvis der gennemføres takstmæssige sanktioner på området, bør dette klart fremgå af lovteksten.

Der har på færdselslovens område, navnlig for så vidt angår spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden, med tiden udviklet sig et meget fast og detaljeret sanktionsmønster i domstolenes praksis. Det er derfor vanskeligt at foretage en reel forenkling af sanktionssystemet uden at angive strafpositioner forholdsvis præcist i bemærkningerne. Denne fremgangsmåde er også blevet brugt ved tidligere sanktionsændringer på færdselslovens område. Den detaljerede angivelse af

strafpositioner har principielt karakter af udgangspunkter for domstolenes strafudmåling i de enkelte sager og er efter Justitsministeriets opfattelse ikke egnet til at fremgå direkte af lovteksten. De tilsigtede skærper på området for spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden er afspejlet i den foreslåede lovtekst i det fremsatte lovforslag gennem en forhøjelse af de relevante strafbestemmelers strafferamme fra fængsel indtil 1 år til fængsel indtil 1 år og 6 måneder.

Advokatrådet anfører i relation til kørsel i spirituspåvirket tilstand, hvor promillen ikke er kendt, at forslaget om, at sådanne kørsler strafmæssigt sidestilles med kørsel med en promille i intervallet 0,51-1,20 – og ikke som efter den nuværende praksis med kørsel med en promille over 1,20 – bør komme direkte til udtryk i lovteksten og ikke kun fremgå af bemærkningerne.

Der henvises til bemærkningerne ovenfor.

Landsforeningen af beskikkede advokater anfører i relation til spirituskørsel med promille i intervallet 0,50-0,80, at området gennem de seneste år har undergået en række forandringer – fra helt straffrit, til bøde, til inddragelse i ”klippekortordningen”, der endnu ikke er trådt i kraft, og nu med et forslag om en forhøjelse af bøden og en betinget frakendelse, men at der ikke er foretaget en nærmere analyse af, hvorvidt skærperne har en præventiv effekt. Landsforeningen finder det yderst tvivlsomt, om den foreslåede strafskaerpelse vil betyde et mærkbart fald i kørsler i lavpromilleområdet.

Efter Justitsministeriets opfattelse vil forslaget om skærper af sanktionerne i det laveste promilleområde mellem 0,51-0,80 kunne øge den præventive effekt, navnlig i lyset af, at førerretten efter forslaget vil skulle frakendes betinget allerede ved en førstegangskørsel, og at spritbilisten herefter vil skulle aflægge en kontrollerende køreprøve og deltage i et kursus om alkohol og trafik (A/T-kursus).

Landsforeningen af beskikkede advokater anfører endvidere, at foreningen forudsætter, at de fastsatte sanktioner vil kunne fraviges, hvor ganske særlige forhold gør sig gældende, jf. de almindelige regler om strafudmåling i straffelovens § 82.

Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 4.2., at de foreslåede strafpositioner kan fraviges, men at det forudsættes kun at ske i undtagelsessituationer.

Dansk Vejforening anfører, at det er vigtigt, at sanktionerne generelt ikke forøges, men at der i stedet lægges mere vægt på sanktioner over for udvalgte tilfælde og grupper, herunder gentagelsestilfælde og kørsel i frakendelsestiden m.v. Endvidere anfører foreningen, at det er betænkeligt at forøge sanktionerne i det laveste interval 0,51-0,80 promille, da det i praksis vil være vanske-

ligt for den enkelte bilist på forhånd at kontrollere eller beregne sin promille helt præcist. Samlet set kan foreningen ikke umiddelbart se behovet for at skærpe sanktionerne i førstegangstilfælde.

Som der er redegjort for i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 1.1., har der inden for færdselslovens område udviklet sig et meget kompliceret sanktionssystem vedrørende spiritus- og promillekørsel og kørsel i frakendelsestiden. Et hovedformål med lovforslaget er på den baggrund at forenkle de gældende regler og praksis. Derudover ønsker regeringen, at der sættes betydelig hårdere ind over for de bilister, der kører i spirituspåvirket tilstand, og bilister, som fortsætter med at køre, selv om de har fået frakendt førerretten. Et andet hovedformål med lovforslaget er på den baggrund at skærpe straffen for spiritus- og promillekørsel og kørsel i frakendelsestiden.

Der henvises endvidere til bemærkningerne ovenfor til Landsforeningen for beskikkede advokaters høringsvar vedrørende sanktionerne for kørsel med en promille mellem 0,51-0,80.

3.2. Bødeberegningen

Rigsadvokaten kan støtte udvalgets forslag vedrørende bødestørrelsen i sager om spirituskørsel, hvorefter bøden for spirituskørsel i førstegangstilfælde med en promille mellem 0,51-2,00 gradueres, således at den udmåles med udgangspunkt i sigtedes månedlige nettoløn og alkoholpromillens størrelse. Rigsadvokaten kan endvidere tilslutte sig forslaget fra de af udvalgets medlemmer, der foreslår, at tillægsbøden fastsættes til en måneds nettoløn, jf. betænkningens side 59.

Politidirektøren i København og **Politimesterforeningen** kan tilslutte sig forslaget om, at tillægsbøden både ved betinget dom med vilkår om samfundstjeneste og ved betinget dom med vilkår om alkoholistbehandling fastsættes til en måneds nettoløn.

Politiforbundet anfører, at forbundet kan tilslutte sig forslaget om, at straffen for førstegangstilfælde af spirituskørsel med en promille i intervallet 0,51-2,00 i alle tilfælde skal være en bøde, der svarer til den pågældendes månedlige nettoløn ganget med alkoholpromillen.

Landsforeningen af beskikkede advokater anfører, at det stillede forslag, hvorefter bøden skal fastsættes til en måneds nettoløn ganget med promillens størrelse, ikke kan anses som en forenkling, og man i stedet bør operere med standardbøder, f.eks. en måneds nettoløn.

Dansk Transport og Logistik (DTL) anfører, at forslaget om, at bøden fastsættes til en netto-månedsløn ganget med den aktuelle promille, vil medføre meget store forskelle på bødestørrelserne, fordi borgerne har stor variation i deres nettolønninger. Således vil den selvstændige erhvervsdrivende, der måske har en høj bruttoindtjening, men en lille nettoudbetaling på grund af

udnyttelse af skattesystemet, slippe billigere for samme forseelse end en almindelig lønmodtager, der har en lav bruttoløn, men som på grund af manglende skattefordele har en højere nettoudbetaling. DTL anfører, at bøderne bør være beløbsmæssigt ens for forseelser af samme grovhed og for samme gentagelser.

Waage-udvalget har i betænkningen foreslået, at bøderne ved førstegangskørsel beregnes med udgangspunkt i sigtedes månedlige nettoløn og alkoholpromillens størrelse. Udvalgets forslag indebærer, at bødestørrelsen for spirituskørsel ligesom i langt de fleste tilfælde i dag er afhængig af den pågældendes indtægtsforhold, og at bødestørrelsen som noget nyt også gradueres efter alkoholpromillens størrelse, således at bøden bliver større, jo højere promillen har været. Justitsministeriet finder, at den af udvalget foreslåede metode for bødeberegningen udgør et enkelt og "pædagogisk" sanktionssystem, der øger bødesystemets præventive virkning generelt og samtidig indebærer en væsentlig skærpelse for de groveste tilfælde af spirituskørsel. Lovforslaget er udformet i overensstemmelse med udvalgets forslag.

3.3. Mindstebøder

Rigsadvokaten anfører, at det bør afklares, om den nuværende praksis, hvorefter mindstebøden er 1.000 kr., hvis den pågældende er uden indtægt, og hvorefter bøden for ægtefæller uden væsentlig egen indkomst er 2.000 kr., bør opretholdes. I den forbindelse bør bødestørrelsen i disse sager overvejes.

Politimesterforeningen anfører, at der bør fastsættes mindstebøder for personer uden indtægt.

Politiforbundet anfører, at det nærmere bør afklares, om der er mulighed for anvendelse af mindstebøder for personer med meget lav indkomst (kontantmodtagere, studerende mv.).

Justitsministeriet er enig i, at der som i dag bør være et mindstebeløb for bøder til personer uden indtægt. De gældende mindstebøder er ikke reguleret siden 1981. I lyset af den almindelige prisudvikling i samfundet og under hensyntagen til den generelle revision af bødetaksterne, som Rigsadvokaten for tiden foretager, finder Justitsministeriet, at der bør ske en regulering af minimumsbøderne på dette område. På den baggrund foreslås det i lovforslaget, at mindstebøderne fremover bør være 1.500 kr., hvis den pågældende er uden indtægt, mens mindstebøden for en ægtefælle uden væsentlig egen indtægt bør være 3.000 kr. Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 4.3.

Det bemærkes, at bøden for spirituskørsel også beregnes efter den nye beregningsregel (promillen ganget med nettoindkomsten) for personer med meget lav indkomst og ikke kan nedsættes.

Dette svarer i øvrigt til, hvad der er i dag gælder for bøder for spirituskørsel med en promille på mere end 0,80.

4. Kørsel i frakendelsestiden og frakendelse af førerretten

Landsforeningen af beskikkede advokater anfører, at der kan stilles spørgsmålstegn ved hensigtsmæssigheden af at forhøje den ubetingede frakendelse ved promiller over 1,20 til 3 år mod 1-2½ år efter de gældende regler. Foreningen anfører således, at længere frakendelsesperioder med sikkerhed vil medføre en større social deroute for den domfældte, og at ændringen formentlig vil sætte lovmedholdeligheden under større pres, således at risikoen for kørsler i frakendelsestiden øges med deraf større social deroute til følge.

Udvalget har i betænkningens kapitel 6.1. nærmere redegjort for gældende ret vedrørende frakendelsestiderne. Som det fremgår heraf, er det tale om et forholdsvis kompliceret sanktionssystem. Med henblik på en forenkling og skærpelse af de gældende regler og praksis vedrørende frakendelse af førerretten har udvalget foreslået et system, hvorefter førerretten kan frakendes i henholdsvis 3, 5 og 10 år, hvorimod adgangen til at frakende førerretten for bestandigt kun helt undtagelsesvis skal kunne benyttes.

Regeringen ønsker, at der skal sættes betydeligt hårdere ind over for bilister, der kører i spirituspåvirket tilstand. Samtidig indebærer udvalgets forslag en betydelig forenkling af sanktionssystemet, som bliver lettere at forstå, hvilket i sig selv kunne øge den præventive effekt yderligere. Lovforslaget er på den baggrund udformet i overensstemmelse med udvalgets forslag. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 18 (§ 126).

Chaufførernes Fagforening anfører, at sanktionerne for kørsel i frakendelsestiden bør skærpes yderligere og bl.a. suppleres med muligheden for konfiskation. Foreningen foreslår således, at andengangstilfælde af kørsel i frakendelsestiden bør straffes med 20 dages ubetinget fængsel, tredjegangstilfælde med 30 dages ubetinget fængsel, fjerdegangstilfælde med 40 dages ubetinget fængsel osv. Endvidere bør køretøjet konfiskeres ved tredjegangskørslen. Hvis en person ikke er i besiddelse af et køretøj, men anskaffer sig et i perioden mellem dommen for tredjegangskørsel og frem til generhvervelsen af førerretten, skal myndighederne have mulighed for på baggrund af dommen at konfiskere køretøjet på et hvilket som helst tidspunkt i frakendelsesperioden.

For at bringe overensstemmelse mellem sanktionerne for spirituskørsel og for kørsel i frakendelsestiden har udvalget foreslået, at straffen for gentagen kørsel i frakendelsestiden skal svare til straffen for spirituskørsel i gentagelsestilfælde med en promille i intervallet 0,51-2,00. Lovforslaget er udformet i overensstemmelse med udvalgets forslag til skærper af sanktionerne for

kørsel i frakendelsestiden. Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 5.3. og bilag 3 samt lovforslagets § 1, nr. 12 (§ 117 a) og bemærkningerne hertil).

I relation til bemærkningerne om adgangen til konfiskation henvises til pkt. 8 nedenfor.

Foreningen Liv & Trafik anfører, at det bør overvejes at udvide området for frakendelse af førerretten, således at førerretten også kan frakendes ved mindre forseelser og i tilfælde, hvor bøder ikke kan inddrives. Liv & Trafik anfører endvidere, at overtrædelser af færdselsloven, som sker i spirituspåvirket tilstand, og som medfører skade bør på andre, bør medføre frakendelse af førerretten i en periode, også i førstegangstilfælde og ved lave promiller.

Som nævnt ovenfor, har Justitsministeriet i lovforslaget fulgt udvalgets forslag til nye bestemmelser om frakendelse af førerretten. Lovforslagets § 1, nr. 18, indeholder forslag til nye bestemmelser om betinget frakendelse (§ 125), ubetinget frakendelse (§ 126), kørselsforbud (§ 127) og frakendelsestiden (§ 128).

Efter forslaget til § 125, stk. 1, nr. 5, vil førerretten skulle frakendes betinget ved en førstegangskørsel med en promille i intervallet 0,51-1,20. Forslaget indebærer således i modsætning til de gældende regler, at også spirituskørsel med en promille i det laveste område fra 0,51-0,80 medfører en betinget frakendelse. Med forslaget er området for en betinget frakendelse således udvidet.

Derudover skal førerretten – som i dag - frakendes betinget efter forslaget til § 125, stk. 1, nr. 1, hvis føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har forvoldt skade på person eller ting, eller fremkaldt fare herfor. Endelig skal førerretten frakendes ubetinget efter forslaget til § 126, stk. 1, nr. 1, hvis føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille over 1,20.

Justitsministeriet finder ikke, at det vil være velbegrunderet at skabe adgang til at frakende førerretten i tilfælde, hvor en pålagt bøde ikke kan inddrives hos den pågældende. Spørgsmålet om betalingsevne mv. ses ikke at have nogen sammenhæng med vurderingen af, om en person bør frakendes førerretten eller ej.

5. Generhvervelse af førerretten

Rigsadvokaten anfører, at bestemmelsen i færdselslovens § 132, stk. 2, om tidlig generhvervelse af førerretten for personer, der har gennemført behandling mod alkoholmisbrug, i praksis har givet anledning til betydelige vanskeligheder. Det har således ført til en uensartet praksis, at der er tvivl om, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at der kan ske gengivelse af førerretten.

Endvidere har det i praksis bl.a. givet anledning til vanskeligheder at vurdere, om den pågældende reelt har haft behov for behandling for alkoholmisbrug. På den baggrund og da Rigsadvokaten heller ikke finder, at der er grundlag for at behandle personer, der har gennemført en alkoholbehandling, mere lempeligt end andre personer, der har fået frataget førerretten, kan Rigsadvokaten fuldt ud tilslutte sig udvalgets forslag om, at bestemmelsen i færdselslovens § 132, stk. 2, ophæves.

Politiforbundet anfører, at forbundet er skeptisk over for udvalgets forslag om en ophævelse af færdselslovens § 132, stk. 2, idet det kan medvirke til, at personer med et eventuelt alkoholmisbrug ikke indgår aftale om behandling.

Advokatrådet anfører, at rådet er betænkelig ved, at det ikke længere vil være muligt at generhverve kørekortet tidligere ved at gennemføre en alkoholistbehandling. I den forbindelse pointerer Advokatrådet, at muligheden for hurtigere at kunne generhverve kørekortet formodentlig vil kunne være en væsentlig motivation for at gennemgå en alkoholistbehandling, hvorved fremtidige spirituskørsler kan undgås.

Landsforeningen af beskikkede advokater finder det skuffende, at man i forenklingens navn, og fordi det strider mod visse retfærdighedsforestillinger, vil afskaffe den gulerod, der ligger i generhvervelse efter alkoholistbehandling efter færdselslovens § 132, stk. 2. Forslaget vil efter landsforeningens opfattelse motivere færre til at gå i behandling.

Rådet for Større Færdselssikkerhed anfører, at udvalgets forslag om ophævelse af færdselslovens § 132, stk. 2, ikke tilskynder personer med et alkoholproblem til at gå i behandling.

Som det er anført i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 7.3., har Justitsministeriet i lyset af de indkomne hørings svar nøje overvejet udvalgets forslag om at ophæve den særlige regel i færdselslovens § 132, stk. 2, hvorefter personer, der har gennemført alkoholistbehandling, kan generhverve førerretten væsentlig hurtigere end andre.

Justitsministeriet finder efter en samlet vurdering, at ønsket om at tilskynde personer med et alkoholproblem til at søge behandling i stedet bør fremmes ved at motivere den pågældende i forbindelse med afsoning af frihedsstraffen. Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af det samtidig fremsatte lovforslag om ændring af lov om fuldbyrdelse af straf m.v. (Fuldbyrdelse af straf på bopælen under intensiv overvågning og kontrol m.v.), at der i forbindelse med en afsoning med "elektronisk fodlænke" vil kunne fastsættes vilkår om alkoholistbehandling mv.

Justitsministeriet har på den baggrund udformet lovforslaget i overensstemmelse med udvalgets forslag, således at færdselslovens § 132, stk. 2, ophæves.

Politimesterforeningen finder, at det bør overvejes at gøre adgangen til generhvervelse af førerret betinget af, at ansøgeren har betalt sagsomkostninger og eventuel bøde på frakendelsessagen.

Efter færdselslovens § 132, stk. 1, kan førerretten generhverves inden frakendelsestidens udløb, hvis førerretten er frakendt for længere tid end 3 år og der foreligger ganske særlige omstændigheder. Praksis efter bestemmelsen har hidtil været restriktiv. Med de foreslåede ændringer af reglerne om frakendelse og generhvervelse af førerretten vil betingelserne for generhvervelse i praksis sjældent være opfyldt. I de tilfælde, hvor en generhvervelse af førerretten imidlertid kan komme på tale, bør afgørelsen af, om en sådan anmodning skal imødekommes, efter Justitsministeriets opfattelse ske efter en samlet vurdering af den pågældendes personlige og erhvervsmæssige forhold mv. Hvis ansøgeren ikke har betalt sagsomkostninger og en eventuel bøde, vil årsagen som oftest være manglende betalingsevne. Justitsministeriet finder ikke, at skyldnerens betalingsevne bør have betydning for vurderingen af, om førerretten kan generhverves før udløbet af frakendelsestiden.

6. Kumulation

Præsidenten for Østre Landsret anfører, at udvalgets forslag til ændring af færdselslovens § 118 a (absolut kumulation af frihedsstraffe) og den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 129, stk. 1 (absolut kumulation af frakendelsesperioderne), må antages at have sin baggrund i de særlige forhold, der gør sig gældende vedrørende straffesager på færdselslovsområdet, og at sådanne forhold ikke gør sig gældende inden for den øvrige særlovgivning.

Dommerforeningen anfører vedrørende forslaget om absolut kumulation af frihedsstraffe, at straffastsættelse er et kerneområde for domstolenes virksomhed, og at regler om absolut kumulation, der strider imod de efter straffelovens § 88 anvendte principper, må forventes at modarbejde bestræbelserne på at bevare og udbygge et retfærdigt, forståeligt og sammenhængende straffesystem. Dommerforeningen er derfor imod anvendelsen af absolut kumulation af frihedsstraffe. De særlige forhold vedrørende færdselsstrafferetten kan retfærdiggøre betænkningens forslag, men Dommerforeningen vil advare kraftigt imod yderligere tilsvarende tiltag, der begrænser domstolenes muligheder for at afpasse de strafferetlige sanktioner i forhold til sagernes individuelle beskaffenhed.

Justitsministeriet har ikke i lovforslaget medtaget den del af udvalgets forslag, som vedrører absolut kumulation af frihedsstraf og frakendelsestid. Justitsministeriet har anmodet Straffelovrådet om en udtalelse om denne del af udvalgets forslag, som i givet fald vil være en væsentlig strafferetlig nydannelse. Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 1.1.

7. Gentagelsesvirkning

Landsforeningen af beskikkede advokater anfører, at de nuværende regler om gentagelsesvirkning fremstår som komplicerede. Foreningen finder dog, at forslaget om en gentagelsesvirkning på 10 år er uhensigtsmæssig, ligesom foreningen ikke finder, at der er behov for en gentagelsesvirkning på 10 år med hensyn til kørsel i frakendelsestiden.

Gentagelsesvirkningen med hensyn til straffen for kørsel i frakendelsestiden bør ikke være afhængig af frakendelsestidens udløb (eventuelt tillagt en yderligere periode). Udvalget foreslår derfor, at gentagelsesvirkningens tidsmæssige udstrækning for så vidt angår straffen for kørsel i frakendelsestiden skal ophøre 10 år efter endelig dom. Det svarer til den generelle 10-års frist, som gælder efter straffelovens § 84. Justitsministeriet kan tilslutte sig udvalgets overvejelser, og lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 11.

8. Konfiskation

Rigsadvokaten kan tilslutte sig forslagene i betænkningen om en generel lempelse af betingelserne for konfiskation i medfør af færdselslovens § 133 a samt forslaget om en ny regel i § 133 a, stk. 2, om obligatorisk konfiskation i de tilfælde, hvor en fører for tredje gang inden for en periode på tre år gør sig skyldig i spirituskørsel af en sådan grovhed, at det medfører ubetinget frakendelse af førerretten.

Rigsadvokaten anfører dog, at det bør overvejes at udvide anvendelsesområdet for denne bestemmelse, således at der i tredjegangstilfælde skal ske konfiskation af den spirituspåvirkede førers eget køretøj, selv om spirituskørslen har fundet sted i en bil, der ejes af en anden. Efter Rigsadvokatens opfattelse vil en sådan ordning medføre en mere lige behandling af personer, der for tredje gang begår spirituskørsel, der medfører ubetinget frakendelse, ligesom det kan modvirke omgåelse af reglen, f.eks. ved, at personer, der tidligere to gange er dømt for spirituskørsel, bytter bil med ægtefællen.

Justitsministeriet finder, at en øget anvendelse af muligheden for konfiskation – udover at ville mindske risikoen for, at den pågældende atter begår grove eller gentagne færdselslovsovertrædelser – vil styrke den præventive effekt af reglen.

Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at der ud over den skærpelse af konfiskationsreglerne, som udvalget har foreslået, bør skabes hjemmel til konfiskation af gerningsmandens eget køretøj, selv om den pågældende har foretaget den aktuelle overtrædelse i et lånt/lejet køretøj. Dette gælder både konfiskation efter den almindelige regel i § 133 a, stk. 1, og konfiskation efter

den nye foreslåede regel i § 133, stk. 2, om obligatorisk konfiskation. Lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 22.

Landsforeningen af beskikkede advokater anfører, at de af udvalget foreslåede ændringer og nye bestemmelser om konfiskation vil være vanskelige at arbejde med i praksis og vanskelige at administrere retfærdigt. Landsforeningen foreslår i stedet, at man styrker den specialpræventive indsats over for dem, der nyligt er dømt for spirituskørsel, således at opdagelsesrisikoen gøres særligt nærliggende og konkret.

Der henvises til pkt. 9.2 og 9.5 nedenfor.

Forenede Danske Motorejere (FDM) anfører, at reglerne om konfiskation bør omfatte alle typer motordrevne køretøjer, herunder også ikke-registreringspligtige knallerter.

Færdselslovens § 133 a omfatter kun konfiskation af motorkøretøjer, dvs. biler og motorcykler, og kan således ikke anvendes til konfiskation af eksempelvis knallerter. Dette ændres ikke med det fremsatte lovforslag. Derimod vil en knallert efter omstændighederne kunne konfiskeres efter straffelovens § 75, stk. 1, nr. 1, hvorefter der kan ske konfiskation af genstande, der har været brugt ved en bestemt strafbar handling, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser, eller særlige omstændigheder i øvrigt taler derfor.

9. Andre forslag

9.1. Domsmænd

Præsidenten for Østre Landsret anfører, at reglerne om medvirken af domsmænd i sager om overtrædelse af færdselsloven er unødigt komplicerede, og at landsretten på den baggrund kan tiltræde udvalgets anbefaling om at overveje de gældende regler.

Udvalgets anbefaling af at overveje at begrænse domsmænds medvirken i sager om overtrædelse af færdselsloven bør efter Justitsministeriets opfattelse tages op i forbindelse med en eventuel generel revision af retsplejelovens regler om domsmænds medvirken.

9.2. Intensiveret politiindsats m.v.

Dansk Vejforening foreslår, at politiets indsats over for promille- og spirituskørsel intensiveres.

Foreningen Liv & Trafik anfører, at den præventive effekt af udvalgets forslag kræver, at den politimæssige indsats styrkes, dvs. at der foretages flere politikontroller.

Justitsministeriet kan oplyse, at det indgår i flerårsaftalen for politiet for 2004-2006, at politiets færdselskontrolindsats skal intensiveres i flerårsaftaleperioden, ligesom politiets fokus på trafikfarlige færdselslovsovertrædelser skal skærpes gennem en konsekvent indgriben og rapportoptagelse. Til forbedring af færdselssikkerheden er der afsat i alt 123 mio.kr. i aftaleperioden.

9.3. Evaluering af effekten af lovændringen

Danmarks TransportForskning opfordrer Justitsministeriet til at foretage en evaluering af effekten af den kommende lovændring på antallet af overtrædelser vedrørende spirituskørsel.

Justitsministeriet vil når reglerne har virket nogle år søge at vurdere effekten af lovændringerne på antallet af domme for spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden.

9.4. Alkolås m.v.

Danmarks TransportForskning anfører, at det bør overvejes, om tiden er inde til at overveje indførelse af udåndingsprøver som bevismateriale i sager om spirituskørsel.

Det følger af Waage-udvalgets kommissorium, at udvalget nu skal i gang med at overveje indførelse af lovbestemmelser, der muliggør anvendelse af måling af alkoholconcentrationen i udåndingsluften som bevismateriale i sager om spirituskørsel. Eventuelle lovændringer bør derfor afvente udvalgets overvejelser.

Danmarks TransportForskning og **Danske Sælgere** anfører, at muligheden for brug af alkolås bør overvejes.

Rådet for Større Færdselssikkerhed foreslår, at det i lovforslaget gøres muligt for personer, der har fået frakendt kørekortet ubetinget og eventuelt står over for en betinget fængselsdom, at vælge alkolås som alternativ til dommen. Rådet anfører således, at der i Sverige pt. gennemføres et forsøg med alkolås i personbiler.

En alkolås måler alkoholprocenten i førerens udåndingsluft og beregner på den baggrund, hvilken alkoholpromille føreren har i blodet. Hvis promillen er for høj, aktiveres startspærren, således at bilen ikke kan startes. Justitsministeriet er bekendt med, at der i Sverige, i mange stater i USA og i nogle provinser i Canada og Australien er iværksat ordninger, hvorefter personer dømt for spirituskørsel i stedet for at få frakendt førerretten kan vælge at få monteret en alkolås i deres bil. Typisk monteres alkolåsen i en periode på 1-2 år, hvorefter den fjernes igen. Justitsministeriet har fået oplyst, at ca. 660 personer i Sverige for tiden har monteret en alkolås i deres

køretøj som alternativ til frakendelse af førerretten. I Sverige skal de personer, der vælger at få monteret en alkolås i stedet for en frakendelse af førerretten, selv afholde alle udgifter til montering af alkolåsen og kontrol mv. De samlede udgifter udgør ca. 40.000 kr. pr. person i den 2-årige periode, hvor alkolåsen skal være monteret.

Erfaringer med ordninger med alkolåse i USA og Canada, hvor man har sammenlignet grupper af personer dømt for spirituskørsel, der har fået installeret alkolås i deres bil, med kontrolgrupper, der har fået frakendt førerretten, viser, at i den periode, hvor alkolåsen er monteret, er recidivet markant lavere for de personer, der har fået monteret en alkolås, end for kontrolgrupperne, der er frakendt førerretten. Erfaringerne viser også, at når alkolåsen fjernes, er der ingen nævneværdig forskel på, hvor ofte personer, der har fået monteret en alkolås i deres bil, og kontrolgruppen kører spirituskørsel.

Indførelse af en ordning, hvor personer dømt for spirituskørsel vil kunne vælge at få monteret en alkolås i stedet for at få frakendt førerretten, vil være en lempelse af de eksisterende sanktioner for spirituskørsel. Hertil kommer, at der er ikke ubetydelige udgifter forbundet med montering og kontrol af alkolåse, og en ordning, hvor personer dømt for spirituskørsel selv skal afholde omkostningerne til montering og kontrol af alkolåsen, vil have den negative konsekvens, at personer, der ikke har de fornødne økonomiske midler til at afholde disse udgifter, vil blive underlagt en klart strengere sanktion end de personer, som har de fornødne økonomiske midler.

Der foreligger endvidere ikke på nuværende tidspunkt dokumentation for, at personer, der har haft monteret en alkolås, på sigt vil have et lavere recidiv (tilbagefald) til ny spirituskørsel. Det kan i den forbindelse oplyses, at der for tiden pågår et projekt om anvendelse af alkolåse, der omfatter 6 europæiske lande. Projektet ventes tidligst afsluttet i 2006.

Det er på denne baggrund Justitsministeriets vurdering, at der ikke på nuværende tidspunkt er grundlag for at iværksætte en ordning med anvendelse af alkolåse som alternativ til frakendelse af førerretten.

9.5. Oplysningskampagner m.v.

Forenede Danske Motorejere (FDM), Dansk Transport og Logistik (DTL) og Danske Sælgere anfører, at de foreslåede skærper bør følges op af en oplysningskampagne, så borgerne ad denne vej bliver gjort opmærksom på skærperne.

Justitsministeriet kan oplyse, at der i tilknytning til lovændringernes foreslåede ikrafttræden den 1. september 2005 vil blive iværksat en informationskampagne vedrørende de nye regler. Denne kampagne vil blive forestået af Rådet for Større Færdselssikkerhed.

9.6. Udvalgsarbejde m.v.

Rådet for Større Færdselssikkerhed ser positivt på betænkningens forslag til et enkelt sanktionssystem. Rådet skal bemærke dog, at man gerne havde set et bredere funderet udvalgsarbejde med udgangspunkt i, hvordan man undgår spirituskørsel, frem for et udvalgsarbejde udelukkende om sanktioner for spirituskørsel. Rådet opfordrer således til, at andre parter, herunder Socialministeriet og Indenrigs- og Sundministeriet, inddrages i det videre arbejde. Rådet efterlyser endvidere oplysninger fra Justitsministeriet om, hvornår udvalgets arbejde med de næste delbetænkninger forventes afsluttet.

Danmarks TransportForskning opfordrer Justitsministeriet til at give udvalget et kommissorium vedrørende medicin og narkotika i trafikken.

Om udvalgets nedsættelse og kommissorier henvises til betænkningens kapitel 1. Heraf fremgår det blandt andet, at Waage-udvalget efter at have afsluttet opgaven med at forenkle og skærpe sanktionssystemet i tilfælde af spirituskørsel og kørsel i frakendelsestiden nu skal overveje færdselslovgivningens bestemmelser om kørsel under påvirkning af andet end alkohol og eventuel indførelse af lovbestemmelser, der muliggør anvendelse af måling af alkoholkoncentration i udåndingsluften. Justitsministeriet kan oplyse, at udvalgets sammensætning i den anledning vil blive ændret, således at Direktoratet for Kriminalforsorgens medlem vil blive afløst af en repræsentant for Københavns Universitet (Retsmedicinsk Institut). Det er endnu ikke muligt at vurdere, hvornår udvalgets overvejelser herom kan være afsluttede.

Justitsministeriet skal i øvrigt bemærke, at mere generelle overvejelser om, hvordan spirituskørsel kan undgås, løbende foretages af Færdselssikkerhedskommissionen.

9.7. Rådgivning m.v.

Rådet for Større Færdselssikkerhed finder, at det vil være hensigtsmæssigt, at bilister, som stoppes af politiet for spirituskørsel og i den forbindelse skal afgive en blodprøve hos en læge, samtidig får tilbudt en samtale med en rådgiver/behandler for at få kortlagt, om bilisten har et egentligt alkoholproblem. Rådet opfordrer Justitsministeriet til at overveje at medtage en sådan ordning, eventuelt på forsøgsbasis, i forbindelse med gennemførelsen af betænkningen.

Dansk Vejforening foreslår, at der indføres en art visitation af alle førstegangstilfælde, således at der allerede fra starten kan gives målrettede tilbud til de personer, der har behov for alkoholbehandling, og at der indføres forsøg med frivillig konfrontation af lovovertrædere og eventuelle tilskadekomne.

Justitsministeriet er enig i, at det i forbindelse med en sag om spirituskørsel er vigtigt at få undersøgt, hvorvidt den pågældende har et alkoholproblem. Under hensyn til, at langt fra alle personer, der får en dom for spirituskørsel har et alkoholproblem, finder Justitsministeriet det imidlertid ikke hensigtsmæssigt at indføre en obligatorisk ordning, hvorefter alle skal have tilbudt en samtale hos en rådgiver/behandler. Dette skal også ses i lyset af, at alle personer ved egen læge har mulighed for en samtale om et eventuelt problem. Derudover vil der i de sager, hvor der kan blive tale om en betinget fængselsstraf, skulle indhentes en personundersøgelse bl.a. med henblik på en vurdering af, hvorvidt den pågældende har et alkoholproblem.

Justitsministeriet kan oplyse, at sager om færdselslovsovertrædelser, herunder sager om spirituskørsel, er omfattet af konfliktrådsordningen, der eksisterer i politikredsene i Ringsted, Roskilde og Glostrup, og i flere tilfælde har sådanne sager også været behandlet i konfliktråd. Resultatet af forhandlingerne om flerårsaftalen for politiet for perioden 2004-2006 blev, at konfliktrådsordningen alene blev videreført i de nævnte politikredse..

9.8. A/T-kurser

Rådet for Større Færdselssikkerhed anfører, at der er behov for at se nærmere på indholdet og den ønskede effekt af de eksisterende A/T kurser. Det bør ligeledes overvejes, om alle typer af spiritusbilister skal gennem det samme kursusforløb. Rådet opfordrer derfor Justitsministeriet til at nedsætte en arbejdsgruppe, der skal vurdere A/T kurserne og komme med forslag til forbedringer. Det bør i sær overvejes, hvem der skal afholde A/T kurserne i fremtiden efter kommunalreformen i 2007.

Med den politiske aftale om strukturreformen nedlægges amterne. Indenrigs- og Sundhedsministeriet har den 1. december 2004 sendt et udkast til forslag til lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab i høring.

Efter lovudkastet vil regionerne i tilknytning til det sociale område blive forpligtet til at tilbyde kurser i alkohol og trafik efter færdselsloven, jf. kørekortbekendtgørelsen. Regionerne vil således overtage denne opgave fra amtskommunerne. Kommunerne vil skulle varetage myndighedsopgaverne forbundet med kurset, herunder anvisning af borgerne til kurset, der som hidtil vil være brugerfinansieret. Udførelsen af kurset vil skulle foregå i regionerne med sundhedsfagligt uddannet personale som undervisere.

Efter lovforslaget foreslås bestemmelserne om A/T-kursus udvidet, således at også personer, der har fået frakendt førerretten betinget på grund af spirituskørsel, skal gennemføre kurset som betingelse for at opretholde førerretten.

Justitsministeriet er enig i, at der kan være grundlag for at se nærmere på indholdet af de eksisterende A/T-kurser. Justitsministeriet vil sammen med Rigspolicehøveden drøfte, hvornår og hvordan evalueringen af ordningen skal finde sted, herunder om evalueringen bør afvente erfaringer i forbindelse med, at der efter en vedtagelse af lovforslaget foretages en udvidelse af den personkreds, som efter færdselsloven skal gennemføre et A/T-kursus.

9.9. Opkrævning af bøder m.v.

Foreningen Liv & Trafik foreslår, at Justitsministeriet overvejer muligheden for, at færdselspolitiet kan udskrive bøder og/eller inddrage kørekortet på stedet, når lovovertrædelsen konstateres. Endvidere finder Liv & Trafik, at udenlandske biler i praksis bør være omfattet af den danske færdselslov, og at bøder derfor bør kunne opkræves på stedet.

Justitsministeriet kan oplyse, at politiet efter de gældende regler, jf. færdselslovens § 119 a, har mulighed for på stedet at udskrive bøder mv., hvis den pågældende erkender sig skyldig i overtrædelsen, og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde samt vedtager kørselsforbud, betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten i et i tilkendegivelsen nærmere angivet tidspunkt.

Alle motordrevne køretøjer er – uanset om de er danske eller udenlandske – omfattet af færdselsloven, så længe køretøjet befinder sig i Danmark. Det følger af færdselslovens § 120, at hvis såvel føreren som det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet, kan køretøjet tilbageholdes af politiet, indtil forskyldte bøder mv. er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

10. Lovforslaget

Justitsministeriet har foretaget visse ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som er indeholdt i Waage-udvalgets betænkning. Det fremsatte lovforslag adskiller sig fra høringsudkastet på følgende punkter:

- Strafmaksimum i § 117, stk. 2, og § 117 a, stk. 2, er ændret fra 1 til 1½ år, således at de foreslåede strafskærpelser afspejles gennem en ændring af bestemmelsens strafferamme. Forhøjelsen af strafmaksimum medfører, at reglerne om varetægtsfængsling i retsplejelovens kapitel 70 kan finde anvendelse. Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 4.3.

- Udvalgets forslag om absolut kumulation af frihedsstraf og frakendelsestid, jf. udvalgets udkast § 118 a, stk. 5, og § 129, er ikke medtaget.
- I § 133 a om konfiskation er tilføjet en mulighed for konfiskation af førerens køretøj, selv om det pågældende køretøj ikke er anvendt ved lovovertrædelsen.
- I § 133 a, stk. 2, om obligatorisk konfiskation er det præciseret, at der skal være tale om 3 tilfælde af spirituskørsel med en promille over 1,20.