



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato: 13. marts 2009  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsbeh: Andreas Emil Chri-  
stensen  
Sagsnr.: 2009-156-0162  
Dok.: AEC40264  
+ bilag

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 25 vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Straffen for tilsidesættelse af oplysningspligten og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet m.v.) (L 87), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 23. februar 2009.

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Line Barfod (EL).

Brian Mikkelsen

/

Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

**Spørgsmål nr. 25 fra Folketingets Retsudvalg vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Straffen for tilsidesættelse af oplysningspligten og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet m.v.) (L 87):**

”Vil ministeren som teknisk bistand udarbejde ændringsforslag, der indebærer, at

- 1) Forhøjelsen af bødestrafen for tilfælde, hvor ejeren af en bil ikke vil oplyse, hvem der har ført ejerens bil i en given situation, er større end de foreslåede 2.500 kr., og at der indføres mulighed for, at politiet får mulighed for midlertidigt at beslaglægge et køretøj, indtil ejeren oplyser, hvem der har ført en bil i en given situation.
- 2) Køre-/hviletidsbestemmelserne udvides til at omfatte taxier, hvor chaufførerne i dag kan køre lige så mange timer, vedkommende har lyst til, og uden nogen form for kontrol med, om der holdes pauser.
- 3) I de tilfælde, hvor køreskiverne er forkert udfyldt, skal den første sanktion være, at der gives en advarsel til chaufføren ledsaget af kravet om, at chaufføren deltager i et kursus, hvor korrekt udfyldelse af køreskiverne læres. Efter en periode på 3-4 måneder skal chaufføren kunne dokumentere sine færdigheder.
- 4) Arbejdsgivere, som ikke sikrer sig, at chaufførerne er blevet undervist i korrekt udfyldelse af køreskiven, skal kunne idømmes en bøde.
- 5) Køreskiverne designes, således at ordblinde chauffører kan udfylde dem uden problemer.
- 6) Der lægges loft over de bøder, som en chauffør kan idømmes for ukorrekt udfyldelse af køreskiverne, og at bøden ikke beregnes som absolut kumulation, men som en procentsats af den enkeltes indkomst, dog sat i relation til forseelsernes art og omfang.
- 7) Chauffører kan ikke idømmes bøder for bagateller og/eller for forseelser, der ikke udgør nogen risiko for færdselssikkerheden.

**Svar:**

Punkt 1:

Der henvises til ændringsforslag nr. 3 og 7 til lovforslagets § 1 nedenfor.

Punkt 2:

Der henvises til ændringsforslag nr. 2 til lovforslagets § 1 nedenfor.

Punkt 3:

Der henvises til ændringsforslag nr. 4 til lovforslagets § 1 nedenfor.

Punkt 4:

Den beskrevne ordning er efter Justitsministeriets opfattelse allerede gældende.

Som det fremgår af Justitsministeriets svar af 6. februar 2009 på spørgsmål nr. 1 vedrørende lovforslaget, er chaufførerne således underlagt krav om uddannelse i bl.a. brugen af både det analoge og det digitale kontrolapparat.

Uddannelseskravene følger af bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008, som hører under Transportministeriets område. For chauffører, som udfører godstransport, følger kravene dog indtil den 10. september 2009 af bekendtgørelse nr. 1068 af 1. december 2000.

Arbejdsgiverne kan straffes med bøde, hvis de ikke har sikret sig, at deres chauffører er i besiddelse af bevis for, at de er behørigt uddannet, jf. § 61, stk. 2, i bekendtgørelsen fra 2008 og § 7, stk. 2, i bekendtgørelsen fra 2000.

Som det fremgår af Justitsministeriets svar af 26. februar 2009 på spørgsmål nr. 19 vedrørende samme lovforslag, følger det endvidere af artikel 10, stk. 2, i køre- og hviletidsforordningen, at arbejdsgiveren (transportvirksomheden) skal give chaufførerne de nødvendige instrukser og føre regelmæssig kontrol for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i kontrolapparatforordningen.

Det følger videre af artikel 13 i kontrolapparatforordningen, at arbejdsgiveren og chaufførerne skal sørge for, at kontrolapparatet fungerer rigtigt og anvendes korrekt.

Arbejdsgiveren har således i medfør af disse bestemmelser en forpligtelse til at give chaufførerne de nødvendige instruktioner i brugen af kontrolapparatet, herunder i at udfylde køreskiverne korrekt, når der er tale om analoge kontrolapparater. Det bemærkes herved, at der bruges køreskiver i de analoge, men ikke i de digitale kontrolapparater. Analoge kontrolapparater kan anvendes i køretøjer, der er taget i brug første gang inden den 1. maj 2006. Køretøjer, der er taget i brug første gang den 1. maj 2006 eller senere, skal derimod være forsynet med et digitalt kon-

trolapparat.

Arbejdsgiveren kan straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis arbejdsgiveren overtræder bestemmelsen i køre- og hviletidsforordningens artikel 10, stk. 2, om virksomhedens kontrolforanstaltninger eller bestemmelsen i kontrolapparatforordningens artikel 13 om kontrolapparatets funktion og korrekte anvendelse, jf. § 11, nr. 5, og artikel 12, stk. 1, nr. 3, litra a, i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 (køre- og hviletidsbekendtgørelsen).

Punkt 5:

Der henvises til ændringsforslag nr. 1 til lovforslagets § 1 nedenfor.

Punkt 6:

Der henvises til ændringsforslag nr. 6 til lovforslagets § 1 nedenfor.

Punkt 7:

Der henvises til ændringsforslag nr. 5 til lovforslagets § 1 nedenfor.

De ændringsforslag, som er nævnt i spørgsmålets punkt 1-3 og 5-7 kan formuleres som følger:

”Ændringsforslag

*Til § 1*

1) Før *nr. 1* indsættes som nyt nummer:

”01. I § 86 a, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

”Justitsministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om udformningen af de diagramark, som skal anvendes i henhold til disse retsakter.”

[Bemyndigelse af justitsministeren til at fastsætte bestemmelser om den nærmere udformning af køreskiver (diagramark) med henblik på at ordblinde chauffører kan udfylde køreskiverne uden problemer.]

2) Efter *nr. 01* indsættes som nyt nummer:

”02. Efter § 86 a indsættes:

”§ 86 b. Det Europæiske Fællesskabs forordninger om køre- og hviletid og de bestemmelser, som justitsministeren fastsætter i henhold til § 86 a, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse på taxikørsel.”

[Udvidelse af køre- og hviletidsreglerne til også at omfatte taxikørsel]

3) Nr. 1 affattes således:

”I § 118, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter ”§ 64,”: ”§ 65, stk. 1,”. I stk. 2, 2. pkt., indsættes efter ”§ 65,”: ”stk. 2,”.”

[Ændring af straffebestemmelsen vedrørende overtrædelser af færdselslovens § 65, stk. 1, med henblik på forhøjelse af bødeniveauet]

4) Efter nr. 1 indsættes som nyt nummer:

”03. I § 118, stk. 8, 2. pkt., indsættes efter ”måneder”: ”eller anden form for sanktion”.”

[Bemyndigelse af justitsministeren til at fastsætte andre sanktioner end bøde og fængsel for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne med henblik på, at en chauffør i førstegangstilfælde af forkert udfyldelse af køreskiver skal meddeles en advarsel og pålæg om deltagelse i kursus]

5) Efter nr. 03 indsættes som nyt nummer:

”04. I § 118, stk. 8, indsættes efter 2. pkt.:

”Det kan i den forbindelse bestemmes, at overtrædelser, der har karakter af bagateller eller ikke udgør nogen risiko for færdselssikkerheden, ikke straffes.”

[Bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om, at visse overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet ikke straffes]

6) Efter nr. 04 indsættes som nyt nummer:

”05. I § 118 a, stk. 6, indsættes som 2. pkt.:

”Hvis overtrædelserne består i forkert udfyldelse af diagramark finder bestemmelserne i stk. 3 dog ikke anvendelse [i relation til den pågældende fører].”

[Fravigelse af princippet om absolut kumulation af bøder for forkert udfyldelse af køreskiver (diagramark) [for så vidt angår chauffører]]

7) Efter nr. 03 indsættes som nyt nummer:

”06. Efter § 120 a indsættes:

”§ 120 b. Efterkommer ejeren (brugeren) af et køretøj ikke en anmodning fra politiet om at oplyse, hvilke personer der som førere har benyttet køretøjet, jf. § 65, stk. 1, kan politiet tilbageholde køretøjet, indtil anmodningen er efterkommet.

[Stk. 2. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelse efter stk. 1 finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse.]”

Bemærkningerne til de enkelte ændringsforslag til lovforslagets § 1 kan formuleres som anført nedenfor, hvor Justitsministeriets kommentarer til de enkelte ændringsforslag endvidere er anført.

”Til nr. 1

Den foreslåede ændring indebærer, at justitsministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om den nærmere udformning af de køreskiver (diagramark), som skal anvendes i det analoge kontrolapparat.

Det forudsættes, at justitsministeren vil anvende denne bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om, at køreskiverne skal designes på en måde, så ordblinde chauffører kan udfylde køreskiverne uden problemer.”

Jeg kan ikke støtte ændringsforslaget.

Medlemsstaterne har ikke mulighed for at stille krav til diagramarkenes design ud over forskrifterne i bilag 1 til kontrolapparatforordningen.

Efter artikel 5 i kontrolapparatforordningen skal hver medlemsstat således meddele EF-typegodkendelse for alle modeller af diagrammark (køreskiver), som opfylder forskrifterne i bilag 1 til forordningen, forudsat at medlemsstaten har mulighed for at kontrollere, at produktionen er i overensstemmelse med den godkendte model.

Der henvises i øvrigt til Justitsministeriets svar af 26. februar 2009 på spørgsmål nr. 21 vedrørende samme lovforslag.

”Til nr. 2

Den foreslåede ændring indebærer, at reglerne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen finder tilsvarende anvendelse på taxikørsel. De samme gælder de bestemmelser, som justitsministeren i henhold til færdselslovens § 86 a, stk. 1, har fastsat om gennemførelsen, anvendelsen og kontrollen med overholdelsen af disse forordninger og AETR.

Den foreslåede ændring betyder således bl.a., at taxier skal være forsynet med et kontrolapparat, og at taxichauffører skal overholde kravene til køretid, pauser og hvil i køre- og hviletidsforordningen og reglerne om anvendelse af kontrolapparatet i kontrolapparatforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen. Endvidere vil taxichauffører og -vognmænd kunne straffes for overtrædelse af reglerne på samme måde som lastbil- og buschauffører samt disses arbejdsgivere, jf. straffebestemmelserne i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.”

Jeg kan ikke støtte ændringsforslaget. Der henvises herved til Justitsministeriets svar af 26. februar 2009 på spørgsmål nr. 24 vedrørende lovforslaget.

Det fremgår bl.a. af svaret, at Justitsministeriet ikke finder, at reglerne om køre- og hviletid er egnede til at finde anvendelse på taxikørsel, som har et meget varieret og uforudsigeligt forløb afhængig af kundernes ønsker

Det skal hertil uddybende bemærkes, at ændringsforslaget blandt andet vil medføre, at taxichauffører efter en kørselsperiode på 4 ½ time skal holde en pause på mindst 45 minutter, jf. artikel 7 i køre- og hviletidsforordningen. Denne pause kan opdeles, så der holdes en pause på 15 minutter efterfulgt af en pause på 30 minutter. Kortere pauser tæller ikke som

pauser i køre- og hviletidsforordningens forstand, og der kan ikke byttes om på rækkefølgen af pauserne.

Hvis ændringsforslaget vedtages, vil taxachaufføren inden hver enkelt tur skulle tage stilling til, om turen kan køres inden for chaufførens resterende lovlige køretid. Er dette ikke tilfældet, må chaufføren afvise kunden.

Hvis turen viser sig at vare længere end forventet, f.eks. på grund af uventet kødannelse, afspærringer eller lignende, kan chaufføren blive nødsaget til at afbryde turen, inden taxien er nået frem til kundens bestemmelsessted.

”Til nr. 3

Justitsministeriet har i afsnit 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger og i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, forudsat, at den skærpede bøde for overtrædelse af færdselslovens § 65, stk. 1, vedrørende andre køretøjer end busser og lastbiler som udgangspunkt fastsættes til 2.500 kr.

Det forudsættes med ændringsforslaget, at bøden i stedet fastsættes til et beløb, som overstiger 2.500 kr.”

Jeg kan ikke støtte forslaget. Der henvises til afsnit 2.1.2. og 2.1.3. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Det bemærkes, at det i spørgsmålets punkt 1 alene er angivet, at bøden skal overstige 2.500 kr., men ikke hvor stor bøden nærmere skal være. Fastsættelsen af den nærmere bødestørrelse er med ovenstående bemærkninger til ændringsforslaget derfor overladt til domstolene. Der kan eventuelt i stedet angives en eksakt bødestørrelse.

”Til nr. 4

Den foreslåede ændring indebærer, at justitsministeren bemyndiges til at fastsætte andre sanktioner end bøde og fængsel for overtrædelser af reglerne på køre- og hviletidsområdet.

Det forudsættes, at justitsministeren vil anvende denne bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om, at chauffører, der har udfyldt køreskiver forkert, i førstegangstilfælde meddeles en advarsel ledsaget af



et krav om, at chaufføren inden en vis frist deltager i et kursus, hvor korrekt udfyldelse af diagrammarkene læres, og at chaufføren efter en periode på yderligere 3-4 måneder skal kunne dokumentere sine færdigheder.

[Førerens færdigheder skal dokumenteres ved ...] [Hvis chaufføren ikke deltager i kurset eller ikke dokumenterer sine færdigheder som forudsat ...] [Udgifterne til afholdelse af kurset og den efterfølgende kontrol af førerens færdigheder afholdes af ...] [Hvis føreren på ny gør sig skyldig i forkert udfyldelse af køreskiver, inden kurset er gennemført, eller inden føreren har dokumenteret sine færdigheder ...]

Det forudsættes endvidere, at arbejdsgiveren i de nævnte situationer straffes med [...]"

Jeg kan ikke støtte forslaget. Der henvises til ministeriets svar af 6. februar 2009 på spørgsmål nr. 1 vedrørende samme lovforslag.

Endvidere bemærkes, at håndhævelsen af obligatoriske kurser og efterfølgende obligatorisk kontrol af førerens færdigheder vil være forbundet med væsentlige praktiske vanskeligheder for så vidt angår udenlandske chauffører.

Justitsministeriet skal herudover henlede opmærksomheden på, at der bruges køreskiver i de analoge, men ikke i de digitale kontrolapparater, hvor føreren i stedet anvender et personligt førerkort. Analoge kontrolapparater kan anvendes i køretøjer, der er taget i brug første gang inden den 1. maj 2006. Køretøjer, der er taget i brug første gang den 1. maj 2006 eller senere, skal derimod være forsynet med et digitalt kontrolapparat. De analoge kontrolapparater – og dermed køreskiverne – er med andre ord under udfasning.

Opmærksomheden henledes tillige på, at overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet kan omfatte en række andre forhold end forkert udfyldelse af køreskiver. Som eksempler på sådanne forhold – som altså ikke er omfattet af ændringsforslaget – kan nævnes:

- anvendelse af tilsmudsede eller beskadigede køreskiver eller førerkort, jf. kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 1, 1. afsnit,
- manglende anvendelse af diagrammark eller førerkort, eller benyttelse af køreskiver eller førerkort ud over det tidsrum, de gælder for, jf.

- kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 2, 1. afsnit,
- manglende/forkert betjening af kontrolapparatets indstillingsanordning, jf. kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 3,
  - manglende/forkerte indlæsninger i det digitale kontrolapparat, jf. kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 2, 2. afsnit, litra b, og stk. 5 a.

Disse forhold taler efter Justitsministeriets opfattelse ligeledes imod at indføre en ny sanktionsordning for forkert udfyldelse af køreskiver.

De skarpe parenteser i bemærkningerne ovenfor er udtryk for, at forslagsstilleren/forslagsstillerne efter Justitsministeriets opfattelse i givet fald bør udbygge bemærkningerne med en stillingtagen til følgende spørgsmål:

Der bør tages stilling til, hvordan chaufføren skal dokumentere sine færdigheder, herunder om chaufføren skal bestå en prøve, eller om chaufføren skal underkastes politikontrol.

Der bør tages stilling til, hvad konsekvensen skal være, hvis føreren ikke deltager i kurset eller ikke dokumenterer sine færdigheder som forudsat.

Der bør tages stilling til, hvem der skal afholde udgifterne til afholdelsen af kurserne og den efterfølgende kontrol med førerens færdigheder (hvis kontrollen skal gennemføres som en prøve), herunder hvem der skal afholde udgifterne til tolk, hvis føreren er udlænding.

Der bør tages stilling til, hvad konsekvensen skal være, hvis føreren på ny gør sig skyldig i forkert udfyldelse af køreskiver, inden kurset er gennemført, eller inden føreren har dokumenteret sine færdigheder.

I dag straffes arbejdsgiveren med en bøde på 6.000 kr. for hver køreskive, som chaufføren udfylder forkert, jf. afsnit 3.1.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger. Der bør tages stilling til, om – og i givet fald hvordan – arbejdsgiveren fremover skal straffes, når en chauffør første gang udfylder køreskiver forkert.

”Til nr. 5

Den foreslåede ændring indebærer, at der kan fastsætte bestemmelser om, at overtræder af reglerne på køre- og hviletidsområdet, der har karakter af bagateller eller ikke udgør nogen risiko for færdselssik-

kerheden ikke straffes.

Det forudsættes, at justitsministeren vil anvende denne bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om, at chauffører ikke straffes for overtrædelser af den nævnte karakter.

[Hvad angår arbejdsgiveren ...]”

Jeg kan ikke støtte ændringsforslaget.

Det er ikke i forslaget angivet, hvilke overtrædelser der sigtes til med formuleringen ”bagateller og/eller forseelser, der ikke udgør nogen risiko for færdselssikkerheden”.

Endvidere bemærkes, at Danmark efter køre- og hviletidsforordningens artikel 19, stk. 1, er forpligtet til at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelser af bestemmelserne i både køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen.

Der henvises i øvrigt til Justitsministeriets svar af 26. februar 2009 på spørgsmål nr. 16 vedrørende samme lovforslag.

Det bemærkes i øvrigt, at der i spørgsmålets punkt 7 ikke er taget stilling til, hvorvidt de gældende sanktioner for arbejdsgiveren skal fraviges i de nævnte tilfælde, jf. den skarpe parentes i bemærkningerne ovenfor.

”Til nr. 6

Den foreslåede ændring indebærer, at det almindelige princip om absolut kumulation af bøder for overtrædelser af færdselslovgivningen ikke gælder, hvis overtrædelserne består i forkert udfyldelse af køreskiver. Fravigelsen af princippet om absolut kumulation gælder [alene/både] den pågældende chauffør [og altså ikke/og] arbejdsgiveren.

Det forudsættes, at justitsministeren udnytter sin bemyndigelse efter færdselslovens § 118, stk. 8, 2. pkt., til at fastsætte bestemmelser om, at bøden i sådanne tilfælde skal beregnes som en procentsats af den enkeltes indkomst, dog sat i relation til forseelsernes art og omfang, og at der samtidig indføres en bødeloft.

[For så vidt angår føreren forudsættes det nærmere bestemt, at hver

udfyldningsfejl i form af [x] sanktioneres med en bøde på [y] pct. af førerens nettoløn, [at ..., og at ...], mens øvrige udfyldningsfejl hver sanktioneres med [z] pct. af nettolønnen.

Dette betyder, at det hidtidige princip om, at der uanset antallet af udfyldningsfejl (kun) udmåles én bøde på 3.000 kr. til chaufføren for hver køreskive, der er forkert eller mangelfuldt udfyldt, jf. afsnit 3.1.1.1. og 3.1.1.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, ikke længere skal anvendes.

Det forudsættes endvidere, at den samlede bøde til chaufføren for udfyldningsfejl begrænses af et maksimumbeløb på [q] kr. [for hver kontrol].]

[For så vidt angår arbejdsgiveren forudsættes det, ...].”

Jeg kan ikke støtte forslaget. Der henvises til Justitsministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 22 vedrørende samme lovforslag.

For så vidt angår den del af forslaget, som indebærer, at bøden for forkert udfyldelse af køreskiver skal afhænge af overtrædelsens art og omfang, henvises der endvidere til Justitsministeriets svar af 26. februar 2009 på spørgsmål nr. 16 vedrørende samme lovforslag.

Som det fremgår af sidstnævnte svar, har ministeriet tidligere overvejet at opdele overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet, herunder forkert udfyldelse af køreskiver, med henblik på at lade sanktionerne variere efter overtrædelsestype. Justitsministeriet fandt – og finder – imidlertid ikke grundlag for at foreslå en sådan ordning, idet alle overtrædelser af de formelle regler om kontrolapparatet principielt kan medvirke til at hindre kontrollen med overholdelsen af de materielle regler om køre- og hviletid.

I øvrigt bemærkes det, at det analoge kontrolapparat og dermed køreskiverne er under udfasning, og at overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet kan omfatte en række andre forhold end forkert udfyldelse af køreskiver, jf. nærmere herom Justitsministeriets kommentarer til nr. 3 ovenfor. Disse forhold taler efter Justitsministeriets opfattelse ligeledes imod at indføre en ny sanktionsordning for forkert udfyldelse af køreskiver.

De skarpe parenteser i nr. 6 og i bemærkningerne ovenfor er udtryk for, at forslagsstilleren/forlagsstillerne efter Justitsministeriets opfattelse i givet fald bør udbygge ændringsforslaget og bemærkningerne med en stillingtagen til følgende spørgsmål:

Der bør tages stilling til, om fravigelsen af princippet om absolut kumulation, beregningen af bøden som en procentsats af indkomsten og bødeloftet alene skal gælde for føreren eller tillige for arbejdsgiveren, herunder om et eventuelt bødeloft for arbejdsgiveren skal være ét loft pr. chauffør eller et samlet loft.

Det bemærkes herved, at arbejdsgiveren efter det gældende sanktionssystem som udgangspunkt straffes med en bøde på 6.000 kr. for hver køreskive, som vedkommendes chauffører udfylder forkert, jf. afsnit 3.1.1.1. og 3.1.1.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det bør præciseres, hvornår/for hvilke overtrædelser bødeloftet skal finde anvendelse, herunder om bødeloftet skal gælde for hver enkelt kontrol, som en person underkastes.

Det anføres i spørgsmålets punkt 6, at bøderne for forkert udfyldelse af køreskiver skal ”beregnes som en procentsats af den enkeltes indkomst, dog sat i relation til forseelsernes art og omfang”. Det bør præciseres, hvor høj procentsatsen skal være i de enkelte tilfælde. Det bemærkes i den forbindelse, at kravene til udfyldelse af køreskiverne fremgår af artikel 15, stk. 2, andet afsnit, litra a, og stk. 5, litra a-e i kontrolapparatforordningen og artikel 11, stk. 2, i bilaget til AETR. Kopi af de nævnte bestemmelserne vedlægges.

”Til nr. 7

Den foreslåede ændring indebærer, at hvis ejeren (brugeren) af et køretøj ikke efterkommer en anmodning fra politiet som nævnt i § 65, stk. 1, kan politiet tilbageholde køretøjet, indtil ejeren (brugeren) har oplyst, hvem der som fører har benyttet køretøjet.

Oplysningspligten efter § 65, stk. 1, gælder ikke i tilfælde, hvor ejeren (brugeren) selv har ført køretøjet og ved at give denne oplysning udsætter sig selv for straf, jf. forbudet mod selvinkrimineringspligt. Adgangen til at tilbageholde køretøjet gælder således heller ikke i disse tilfælde.”

I medfør af færdselslovens § 120 kan politiet tilbageholde et køretøj, hvis såvel køretøjet som føreren er hjemmehørende i udlandet, med henblik på at opnå sikkerhed for betaling af forskyldte bøder, standsnings- og parkeringsafgifter, sagsomkostninger, erstatningsbeløb eller præmier for lovpligtig ansvarsforsikring.

I tilfælde af overtrædelse af forskrifter udstedt i medfør af færdselslovens § 68 om hastighedsbegrænsers funktion, forskrifter om køretøjers største tilladte totalvægt udstedt i medfør af § 85, forskrifter om køre- og hviletid udstedt i medfør af § 86 a, køre- og hviletidsforordningen, kontrolapparatforordningen eller AETR-overenskomsten kan politiet efter færdselslovens § 120 a tilbageholde køretøjer, indtil køretøjet eller forholdene i øvrigt er bragt i overensstemmelse med de nævnte bestemmelser.

Ved iværksættelse af tilbageholdelse som nævnt ovenfor finder retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse, jf. § 120, stk. 2, og § 120 a, stk. 2. Justitsministeriet går ud fra, at dette i givet fald også skal være tilfældet ved tilbageholdelse af køretøjer i relation til § 65, stk. 1. Den skarpe parentes i nr. 7 er udtryk for, at Justitsministeriet finder, at forslagsstilleren/forlagsstillerne bør tage stilling hertil.

De pågældende bestemmelser i retsplejeloven indebærer bl.a., at beslaglæggelse/tilbageholdelse ikke må foretages, hvis indgrebet står i misforhold til sagens betydning og det tab eller den ulempe, som indgrebet kan antages at medføre, jf. retsplejelovens § 805, stk. 1.

Efter Justitsministeriets opfattelse vil tilbageholdelse af et køretøj som følge af ejerens (brugerens) tilsidesættelse af oplysningspligten efter færdselslovens § 65, stk. 1, næppe opfylde dette krav om proportionalitet. Justitsministeriet finder således, at tilbageholdelse af et køretøj vil være et uforholdsmæssigt indgreb i forhold ejeren (brugeren) uanset karakteren af den underliggende forseelse, som politiets efterforskning vedrører, idet denne forseelse i sagens natur er begået af en anden end ejeren (brugeren).

Jeg kan derfor ikke støtte forslaget.