



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 23. marts 2010
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2009-801-0029
Dok.: AEC40788

Kommenteret høringsoversigt vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.)

I. Høringen

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatrådet, Alkoholpolitisk Landsråd, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Dansk Cyklist Forbund, Danske Advokater, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister Råd (DMC), Danske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vejforening, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, DI – Organisation for erhvervslivet, Direktoratet for Kriminalforsorgen, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen for Trafikofre, Foreningen Liv og Trafik, Institut for Menneskerettigheder, Kommunernes Landsforening, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC-Touring Club Danmark, Motorcykelbranchens Landsforbund, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, præsidenterne for samtlige byretter, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik og Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet.

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Justitsministeriet har modtaget høringsvar fra:

Advokatrådet, Alkoholpolitisk Landsråd, Dansk Cyklist Forbund, Danske Motorcyklister Råd (DMC), Danske Regioner, Dansk Kørelærer-Union, Datatilsynet, Direktoratet for Kriminalforsorgen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Institut for Menneskerettigheder, Kommunernes Landsforening, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Politiforbundet i Danmark, Præsidenten for Sø- og Handelsretten, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Østre Landsret, præsidenterne for samtlige byretter, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

Justitsministeriets bemærkninger til høringsvarene er anført med kursiv.

II. Høringsvarene

1. Generelle bemærkninger

Forbrugerrådet har vurderet, at lovforslaget ligger uden for rådets interesseområde, og har derfor undladt at forholde sig til forslaget.

Domstolsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerombudsmanden, Institut for Menneskerettigheder, Kommunernes Landsforening, Præsidenten for Sø- og Handelsretten, Præsidenten for Østre Landsret, Præsidenten for Vestre Landsret samt præsidenterne for samtlige byretter har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Danske Motorcyklister Råd (DMC) finder generelt, at en skærpet indsats over for hensynsløs og risikobetonet adfærd i trafikken er fornuftig, men bemærker, at initiativerne i lovforslaget ikke har nogen særlig betydning, hvis ikke overtrædelserne opdages af politiet.

DTU Transport finder det positivt, at der med forslaget om strengere straffe sendes et signal om, at man ser alvorligt på spirituskørsel, narkokørsel, hastighedsovertrædelser og lignende grove færdselsovertrædelser. DTU Transport anfører i den forbindelse, at den sikkerhedsmæssige effekt af strengere straffe dog generelt ikke er særlig stor, og at det i højere grad er en øget opdagelsesrisiko, f.eks. gennem øget politikontrol, der vil kunne påvirke trafikanternes adfærd.

Politiforbundet i Danmark ser positivt på lovforslaget, men har fremsat nogle bemærkninger vedrørende de økonomiske konsekvenser af lovforslaget, jf. punkt. 7 nedenfor.

2. Alkolåse og alkoholistbehandling

2.1. Generelt om alkolåsordningen

Alkoholpolitisk Landsråd støtter en alkolåsordning for dømte spiritusbilister. Alkoholpolitisk Landsråd foreslår samtidig, at alle, der får frataget førerretten som følge af spirituskørsel, uanset promillens størrelse, skal være underlagt et vilkår om alkolås som betingelse for generhvervelse af førerretten. Endvidere foreslås, at alkolåse indføres som standardudstyr i alle erhvervskøretøjer.

Danske Regioner finder det generelt positivt, at spiritusbilister efter den frivillige alkolåsordning får mulighed for at generhverve førerretten 1 år tidligere end i dag. Danske Regioner udtrykker samtidig undren over, at der ikke gives samme mulighed for spiritusbilister, der har kørt med store promiller, idet den obligatoriske alkolåsordning vurderes ikke at ville have nogen effekt på denne gruppe af spiritusbilister. Endvidere foreslår Danske Regioner, at der i perioden med alkolås stilles supplerende krav om f.eks. samtaler på alkoholambulatorium. Herudover peger Danske Regioner på nogle forhold af formuleringsteknisk karakter.

DTU Transport udtrykker undren over, at der foreslås en ordning, som ligger forholdsvis langt fra ordningerne i Sverige og Finland. DTU Transport foreslår, at man i det hele indfører en ordning, hvor et vilkår om alkolås i en periode svarende til frakendelsestiden kan træde i stedet for en førerretsfrakendelse. En sådan ordning vil kunne kombineres med et vilkår om alkoholistbehandling for den mest belastede gruppe af spiritusbilister. Derudover finder DTU Transport det uheldigt, at alkolåsordningen stiller spiritusbilisterne forskelligt med hensyn til muligheden for at generhverve førerretten, alt efter om spiritusbilisten råder over en bil eller ej.

Forenede Danske Motorejere (FDM) bakker op om, at krav om alkolås gøres til en obligatorisk betingelse for generhvervelse af førerretten i gentagelsestilfælde af spirituskørsel, og at en sådan sanktion ikke er nødvendig i mindre grove førstegangstilfælde. FDM anfører endvidere, at det

i mindre grove førstegangstilfælde også bør overvejes, om andre foranstaltninger, f.eks. deltagelse i et kursus i alkohol og trafik (A/T-kursus), skal kunne give tilsvarende mulighed for generhvervelse af førerretten før frakendelsestidens udløb.

Landsforeningen af Forsvarsadvokater vil ikke afvise, at alkolåsordningen kan have en vis forebyggende effekt på recidivister. Landsforeningen finder navnlig ”noget for noget”-delen i den frivillige alkolåsordning fornuftig. Det anføres i den forbindelse, at en lignende ordning også bør gælde for de grove tilfælde af spirituskørsel.

Rigsadvokaten bemærker vedrørende den obligatoriske alkolåsordning, at personer, der ikke har mulighed for at deltage i ordningen – enten som følge af, at de ikke er ejere eller brugere af et køretøj, eller fordi de ikke kan betale de omkostninger, der er forbundet med deltagelse – ikke vil kunne generhverve førerretten på lige vilkår med andre. For de personer, som ikke har mulighed for at deltage i ordningen, medfører forslaget således, at de reelt vil blive underlagt en strengere sanktion, der består i, at de først to år efter frakendelsestidens udløb kan generhverve førerretten. Endvidere bemærker Rigsadvokaten, at der er tale om indførelse af en helt ny sanktionstype, som kan give anledning til en række spørgsmål i forbindelse med den praktiske implementering og administration af ordningen, hvilket der efter rigsadvokaturens opfattelse bør tages hensyn til ved fastlæggelsen af ikrafttrædelsestidspunktet for alkolåsordningen.

Rådet for Sikker Trafik finder det særdeles positivt, at der indføres alkolåse som en del af sanktionen over for spiritusbilister. Rådet finder det dog samtidig tvivlsomt, om ordningen vil have den ønskede effekt. Rådet henviser i den forbindelse til, at den foreslåede alkolåsordning er væsentlig anderledes end den svenske alkolåsordning, hvor alkolåsen tilbydes som et alternativ til en frakendelse af førerretten i kombination med bl.a. et krav om lægekontrol. Generelt anfører Rådet, at alkolåsordningen i højere grad bør bygge på ”noget for noget”-tanken. Rådet foreslår derfor, at man enten lader den frivillige alkolåsordning gælde for alle tilfælde af spirituskørsel eller indfører en alkolåsordning som et alternativ til frakendelse af førerretten. Vedrørende den obligatoriske alkolåsordning anfører Rådet, at man kan forestille sig, at kun få vil benytte ordningen, da spiritusbilisten først frakendes førerretten i mellem 3 og 10 år. Alkolåsen bliver således ikke en støtte eller motivationsfaktor for personer, der ønsker at komme ud af deres alkoholmisbrug. Samtidig kan det frygtes, at nogle spiritusbilister blot vil fortsætte spirituskørslen i frakendelsestiden. Efter

Rådets opfattelse vil den obligatoriske alkolåsordning primært komme til at virke som en sanktionsforøgelse snarere end et præventivt tiltag rettet mod recidivister. Vedrørende den frivillige alkolåsordning finder Rådet det positivt, at der med ordningen lægges op til, at spiritusbilister kan generhverve førerretten 1 år før frakendelsestidens udløb mod at deltage i alkolåsordningen, men stiller spørgsmålstegn ved, om incitamenterne er nok til at få spiritusbilister til at gå ind i ordningen.

I de groveste tilfælde af spirituskørsel finder Justitsministeriet ikke, at deltagelse i en alkolåsordning skal kunne træde helt eller delvist i stedet for en ubetinget frakendelse af førerretten, idet dette efter ministeriets opfattelse vil sende et forkert signal i forhold til færdselsforseelsens alvorlige karakter. Lovforslaget lægger derfor op til at indføre en obligatorisk alkolåsordning for denne gruppe spiritusbilister, således at generhvervelse af førerretten i de første 2 år efter frakendelsestidens udløb vil være betinget af, at vedkommende deltager i en alkolåsordning.

Det er samtidig Justitsministeriets vurdering, at der i mindre grove tilfælde af første- og andengangstilfælde af spirituskørsel ikke bør pålægges spiritusbilisten et obligatorisk vilkår om alkolås for at kunne generhverve førerretten efter frakendelsestidens udløb. Imidlertid finder Justitsministeriet, at der også i mindre grove tilfælde af spirituskørsel bør skabes et incitament til at køre med alkolås. Lovforslaget lægger derfor op til, at der ved førerretsfrakendelse i mindre grove tilfælde, dvs. førstegangstilfælde med en promille på højst 2,00 og andengangstilfælde med en promille på højst 1,20 efter et førstegangstilfælde med en promille på højst 2,00, skal gælde en "noget for noget-ordning", hvor førerretten kan generhverves 1 år før frakendelsestidens udløb, hvis vedkommende dels lader sig undersøge for et eventuelt behandlingskrævende alkoholmisbrug og i givet fald går i behandling herfor, dels deltager i en alkolåsordning, der varer indtil 1 år efter udløbet af den oprindeligt fastsatte frakendelsestid. Der henvises i øvrigt til punkt 3.1.4 og 3.1.5 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Justitsministeriet finder ikke – som foreslået af FDM – at der herudover er grundlag for at lade andre foranstaltninger medføre nedsættelse af frakendelsestiden.

Vedrørende Alkoholpolitisk Landsråds forslag om at indføre alkolåse som standardudstyr i erhvervskøretøjer skal Justitsministeriet bemærke, at dette falder uden for rammerne af nærværende lovforslag, og at reg-

lerne om køretøjers indretning og udstyr i øvrigt henhører under Transportministeriet.

For så vidt angår det af DTU Transport og Rigsadvokaten anførte om det uheldige i, at det kun er personer, som råder over en bil, der kan deltage i alkolåsordningen, skal Justitsministeriet bemærke, at ministeriet har fundet det nødvendigt navnlig af hensyn til at kunne gennemføre den løbende kontrol af alkolåsen, at førerretten i alkolåsperioden knyttes til en eller flere bestemte biler, som vedkommende er ejer eller bruger af. Bilen vil f.eks. kunne være stillet til rådighed af en arbejdsgiver. Der henvises til punkt 3.1.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Endvidere bemærkes, at det med lovforslaget foreslås, at alkolåsordningen træder i kraft efter justitsministerens bestemmelse, idet ordningens gennemførelse forudsætter afklaring af bl.a. en række praktiske spørgsmål.

2.2. Betaling for deltagelse i alkolåsordningen

Direktoratet for Kriminalforsorgen er med hensyn til den frivillige alkolåsordning enig i, at det vil være hensigtsmæssigt at lade Kriminalforsorgen i Frihed foretage de personundersøgelser, der er knyttet til ordningen, til afdækning af deltagernes eventuelle alkoholmisbrug. Direktoratet har ingen bemærkninger til, at deltagerne selv afholder udgiften til undersøgelsen. Endvidere finder direktoratet det naturligt, at det er Kriminalforsorgen, som forestår tilsynet med deltagere, som er i behandling for et alkoholmisbrug under den frivillige alkolåsordning. I den forbindelse udtrykker direktoratet dog betænkeligheder ved, at deltagerne tillige skal afholde de merudgifter til administration, som vil være forbundet med ordningen, og peger samtidig på erfaringer fra Sverige, som tyder på, at udgifterne ved deltagelse i en alkolåsordning er den primære årsag til, at mange vælger ikke at deltage.

DTU Transport og **Rådet for Sikker Trafik** peger på, at udgifterne ved at deltage i alkolåsordningen kan medføre, at der opstår en social slagside i forhold til, hvem der vælger at generhverve førerretten. DTU Transport bemærker i den forbindelse, at det vil kunne betyde, at færre vælger at generhverve førerretten, hvilket vil kunne medføre, at antallet af personer, der fører bil uden førerret, også øges.

Lovforslaget lægger op til, at det er den enkelte spiritusbilist, der selv skal afholde udgifterne til både den obligatoriske og den frivillige alkolåsordning. Justitsministeriet forventer således, at deltagerne selv skal erlægge betaling for anskaffelse, installation og regelmæssig kontrol af alkolåsen samt betale et gebyr til dækning af meromkostninger for de involverede offentlige myndigheder, som skal administrere ordningen. Der henvises til punkt 3.1.6.5 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget. Det er samtidig Justitsministeriets opfattelse, at alkolåsordningens præventive effekt vil være størst ved, at dømte spiritusbilister selv må afholde de fulde udgifter.

2.3. Administrationen af alkolåsordningen

Rigspolitiet finder overordnet ikke, at kompetencefordelingen mellem de myndigheder, som vil blive involveret i alkolåsordningen, særligt politiet, Kriminalforsorgen og kommunerne, fremgår tilstrækkelig klart af lovforslaget. Herudover anfører Rigspolitiet, at det, så længe der ikke er taget stilling til, hvilken type alkolås, der skal godkendes til ordningen, ikke er muligt at udtale sig om, hvorvidt politiet i forbindelse med den almindelige færdselskontrol umiddelbart vil kunne foretage kontrol af, om en alkolås er installeret og fungerer. Endelig bemærker Rigspolitiet, at et særligt alkolåskørekort vil synliggøre fortrolige oplysninger om den pågældendes vandelsmæssige forhold, såfremt det anvendes som legitimation mv.

I lovforslaget fastsættes de generelle retlige rammer for både den obligatoriske og frivillige alkolåsordning. Den nærmere fastlæggelse af kompetencefordeling og myndighedsopgaver vil først kunne ske i forbindelse med den endelige udformning af alkolåsordningen, som vil blive fastlagt ved administrative forskrifter udstedt i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser i færdselslovens § 60 e, stk. 2 og § 132 a, stk. 4. Rigspolitiets bemærkninger om, at et alkolåskørekort vil kunne synliggøre oplysninger om den pågældendes vandelsmæssige forhold, vil indgå i overvejelserne vedrørende udformningen af det kommende alkolåskørekort.

2.4. Forholdet til persondataloven

Datatilsynet peger på, at lovforslaget lægger op til, at salg eller udlejning samt installation og kontrol af alkolåsene vil skulle ske i privat regi, og at dette vil kunne indebære, at private virksomheder vil skulle behand-

le personoplysninger om rent private forhold omfattet af persondatalovens § 8, herunder f.eks. oplysninger om en persons strafbare forhold eller en målt promillestørrelse. Endvidere lægger lovforslaget op til, at sådanne personoplysninger vil skulle videregives til en relevant myndighed. Det er Datatilsynets opfattelse, at en sådan systematisk behandling og videregivelse af oplysninger vil indebære en fravigelse af persondatalovens regler, medmindre vedkommende, som oplysningerne vedrører, har meddelt samtykke hertil. En fravigelse af persondataloven skal ske ved lov og ikke i administrativt fastsatte regler. Herudover bemærker Datatilsynet, at private udbyderes behandling af følsomme personoplysninger medfører en anmeldelsespligt til og krav om forudgående tilladelse fra Datatilsynet, og at der i forbindelse med udstedelse af administrativt fastsatte regler, der har betydning for beskyttelse af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet.

Justitsministeriet er enig med Datatilsynet i, at alkoholordningen vil kunne indebære, at det er nødvendigt at fravige reglerne i persondataloven om privates adgang til at behandle personoplysninger om rent private forhold. I lyset af Datatilsynets høringssvar er lovforslaget derfor blevet justeret således, at der nu er indsat en udtrykkelig hjemmel til, at justitsministeren kan fastsætte regler om, at private virksomheder kan behandle, herunder videregive, sådanne personoplysninger, hvis det må anses for nødvendigt for at gennemføre alkoholordningen. Der henvises til punkt 3.1.6.4 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

3. Skærper af straffen for særlig hensynsløs kørsel og for uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse ved spirituskørsel, narkokørsel eller særlig hensynsløs kørsel

Advokatrådet har ikke bemærkninger til, hvorvidt straffen for særlig hensynsløs kørsel og for uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse ved spirituskørsel, narkokørsel eller særlig hensynsløs kørsel bør skærpes, men peger på nogle forhold af lovteknisk karakter. For så vidt angår strafskærpsen for særlig hensynsløs kørsel finder Advokatrådet det lovteknisk uheldigt, at strafferammer hæves med henblik på at fastlægge konkrete strafpositioner, som allerede kan rummes inden for den eksisterende strafferamme. Omvendt anfører Advokatrådet med hensyn til strafskærperne vedrørende uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, at der er tale om lovgivning gennem lovforslagets bemærkninger, idet det politiske ønske ikke afspejler sig i sel-

ve lovforslagets tekst.

Dansk Cyklist Forbund støtter generelt initiativerne i lovforslaget, men anfører med henvisning til en dom afsagt af Højesteret den 13. januar 2010, at det er et problem, at forslaget ikke ændrer på afgrænsningen af særlig hensynsløs kørsel og uagtsomt manddrab.

Forenede Danske Motorejere (FDM) er enig i, at der er behov for at skærpe straffen for særlig hensynsløs kørsel. Ligeledes er FDM enig i, at det ikke er muligt eller hensigtsmæssigt at opregne alle forhold, som kan betegnes som særlig hensynsløs kørsel. Imidlertid finder FDM, at manglende afstand til forankørende udtrykkeligt bør kvalificeres som særlig hensynsløs kørsel, ligesom det bør overvejes at opregne andre typer af forseelser som særlig hensynsløs kørsel frem for at lade vurderingen være op til domstolene.

Landsforeningen af Forsvarsadvokater anfører, at der ikke er behov for de foreslåede strafskærpelser, og at forhøjelsen af strafniveauet – hvis skærpelser overhovedet skal gennemføres – ligeså vel kunne være på 25 pct. i stedet for 50-100 pct., som der lægges op til i lovforslaget.

For så vidt angår behovet for de foreslåede strafskærpelser henvises til punkt 3.2.2 og 3.3.3.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Efter gældende ret beror det på en konkret vurdering, om en kørsel kan karakteriseres som særlig hensynsløs. Det karakteristiske ved særlig hensynsløs kørsel er, at føreren bevidst sætter sig ud over hensynet til andres sikkerhed. Ved Højesterets dom af 13. januar 2010 (sag 184/2009), der vedrørte et uagtsomt manddrab i forbindelse med en grov hastigheds-overtrædelse, fandt Højesteret efter en konkret vurdering, at kørslen udgjorde en tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, men ikke særlig hensynsløs kørsel. Henset navnlig til de konkrete subjektive forhold, der indgår i vurdering af, om en kørsel kan anses for at være særlig hensynsløs, finder Justitsministeriet det ikke velbegrunder at forhåndsdefinere visse overtrædelser som særlig hensynsløs kørsel, idet samtlige relevante omstændigheder bør kunne inddrages i vurderingen. Det bemærkes samtidig, at Justitsministeriet i punkt 3.3.3.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget har tilføjet, at de foreslåede strafskærpelser i sager omfattet af straffelovens §§ 241 og 249 begået i forbindelse med særlig hensynsløs kørsel fremover forudsættes at få en vis afsmittende betydning for domstolenes strafudmåling i de mere alvorlige

sager om uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse i forbindelse med kørsel under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, hvor der f.eks. foreligger et mere subjektivt dadelværdigt forhold.

4. Øget adgang til konfiskation

Advokatrådet bemærker, at de foreslåede ændringer bl.a. indebærer en fravigelse af strafferettens almindelige gentagelsesbegreb, og at det – i lyset af hensynene bag det almindelige gentagelsesbegreb – bør undersøges nærmere, om en sådan fravigelse er hensigtsmæssig.

Danske Motorcyklisters Råd (DMC) bemærker, at de foreslåede stramninger af færdselslovens konfiskationsregler synes unødvendige.

Landsforeningen af Forsvarsadvokater udtrykker betænkelighed ved forslaget om øget adgang til konfiskation af køretøjer og tilslutter sig i den forbindelse Advokatrådets høringssvar.

Justitsministeriet finder ikke, at fravigelsen af strafferettens almindelige gentagelsesbegreb i sig selv er forbundet med betænkeligheder. Der henvises i øvrigt til punkt 3.4.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

5. Ubetinget førerretsfrakendelse ved særlig grove hastighedsovertrædelser

Dansk Cyklist Forbund anfører, at kørsel med hastigheder, der er over dobbelt så høje som tilladt, bør føre til ubetinget førerretsfrakendelse, uanset om hastigheden har været højere end 100 km i timen eller ej.

Danske Motorcyklisters Råd (DMC) finder det for vidtgående at fastsætte krav om ubetinget frakendelse af førerretten ved hastigheder på over 200 km i timen.

Landsforeningen af Forsvarsadvokater finder forslaget om ubetinget førerretsfrakendelse ved hastighedsoverskridelser på mere end 100 pct. meget problematisk, da sådanne hastighedsovertrædelser ikke nødvendigvis er forbundet med konkret fare, ligesom der ikke altid synes at være en klar færdselsmæssig begrundelse for den gældende hastighedsgrænse. Hvis der overhovedet skal indføres regler om ubetinget frakendelse

for hastighedsovertrædelser, bør reglerne efter landsforeningens opfattelse i stedet udformes således, at frakendelse først skal ske, hvis der ved en hastighedsgrænse på 50 km i timen eller derunder er kørt med mindst 120 km i timen. Ved hastighedsgrænser på henholdsvis 60, 70 og 80 km i timen bør frakendelse først ske, hvis der er kørt med henholdsvis 140, 160 og 180 km i timen.

Rådet for Sikker Trafik ser meget positivt på muligheden for ubetinget førerretsfrakendelse ved kørsel med meget høje hastigheder, men finder, at forslaget bør omfatte alle strækninger uanset hastighedsbegrænsningen, idet f.eks. kørsel med over 60 km i timen i en zone med en hastighedsgrænse på 30 km i timen er en grov hastighedsovertrædelse.

Forslaget om ubetinget frakendelse af førerretten ved særlig grove hastighedsovertrædelser bygger på et oplæg fra Rigsadvokaten (bilag 2 til lovforslaget). Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at der på baggrund af den generelle farlighed, som er forbundet med hastighedsovertrædelser med meget høje hastigheder, bør ske ubetinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af en fast hastighedsgrænse på 200 km i timen. Der henvises nærmere til punkt 3.5.2 og 3.5.3.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget. Det bemærkes endvidere, at lovforslaget ikke indebærer ændringer i bestemmelsen i færdselslovens § 126, stk. 2, hvorefter der under særlig formildende omstændigheder kan ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelsen ellers skulle ske ubetinget.

Som det fremgår af punkt 3.5.2 og 3.5.3.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, vil en bestemmelse om ubetinget frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser med mere end 100 pct. efter Justitsministeriets – og Rigsadvokatens – opfattelse kunne være en uforholdsmæssig reaktion ved særligt lave hastighedsgrænser på f.eks. 30 eller 40 km i timen. En hastighedsgrænse i det nævnte niveau kan være fastsat på vejstrækninger, hvor der kun på nogle tidspunkter af døgnet er en klar færdselsmæssig begrundelse herfor, f.eks. ved skoler. I tilfælde, hvor en bilist f.eks. om natten på en øde skolevej overser et skilt med en hastighedsbegrænsning på 30 km i timen og derfor fortsætter med at køre 61 km i timen, vil en ubetinget førerretsfrakendelse alene under henvisning til hastigheden således efter Justitsministeriets opfattelse være en uforholdsmæssig reaktion. På den baggrund er lovforslaget udformet således, at ubetinget frakendelse af førerretten på grund af hastighedsoverskridelser med mere end 100 pct. tillige er betinget af, at føreren har kørt med mere end 100 km i timen.

6. Udenretlige vedtagelser af førerretsfrakendelser

Advokatrådet er enig i, at forslaget vil indebære administrative lettelser, og at muligheden for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse kan være ønskelig, også for den sigtede. Advokatrådet anfører imidlertid, at forslaget også vil ramme overtrædelser, som i praksis ikke altid vil medføre betinget frakendelse, idet særligt formildende omstændigheder ikke altid er beskrevet i politirapporterne, men ofte først kommer frem under afhøringerne i retten. Politi og anklagemyndighed vil derfor skulle påtage sig de roller, som traditionelt tilkommer henholdsvis forsvareren og retten ved en judiciel prøvelse, og det utilsigtede resultat vil meget vel kunne blive en øget anvendelse af førerretsfrakendelser i forhold til gældende retspraksis. Advokatrådet anbefaler, at der nedsættes et udvalg med henblik på at afdække de administrative og retssikkerhedsmæssige fordele og ulemper ved anvendelsen af administrative bødeforelæg, og at forslaget om øget mulighed for udenretlige vedtagelser af førerretsfrakendelser afventer dette udvalgsarbejde.

Landsforeningen af Forsvarsadvokater udtrykker en vis betænkelighed ved forslaget om udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelser, idet sådanne sager på grund af deres uforudsigelighed bør prøves ved domstolene.

Rigsadvokaten anfører, at sager om ubetinget frakendelse af førerretten på grund af meget høje hastigheder, jf. forslaget til færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 11 og 12 (i høringsudkastet nr. 7 og 8), har en bevismæssig ukompliceret karakter og ikke nødvendiggør en retlig/skønmæssig vurdering af den kørsel, der er tale om, ligesom sanktionen i sådanne sager fastsættes med udgangspunkt i skematiske retningslinjer. Det vil derfor efter Rigsadvokatens opfattelse være hensigtsmæssigt, når der foreligger den fornødne retspraksis vedrørende frakendelsesperiodens længde, at udvide muligheden for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelser til også at omfatte sådanne sager.

Justitsministeriet bemærker, at forslaget om udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse alene omfatter de "typetilfælde" vedrørende færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 1 (tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden), hvor der er fast retspraksis for betinget frakendelse af førerretten (eller kørselsforbud), og sagen skal kun kunne afgøres ved udenretlig vedtagelse i de tilfælde, hvor politi og anklagemyndighed

skønner, at der er et sikkert grundlag for betinget frakendelse (eller kørselsforbud). Det er i lovforslaget forudsat, at politiet og anklagemyndigheden ved behandlingen af en sag sikrer sig, at alle relevante – herunder formildende – omstændigheder er belyst, og om nødvendigt foretager fornyet afhøring af den sigtede eller andre implicerede i sagen. Det bemærkes i øvrigt, at den sigtede i forbindelse med bødeforlægget udtrykkeligt skal gøres opmærksom på, at sagen kan indbringes for retten, ligesom den sigtede skal vejledes om muligheden for at få bistand af en offentlig forsvarer. Der henvises nærmere til punkt 4 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at det – når den fornødne retspraksis vedrørende frakendelsesperiodens længde foreligger – vil være hensigtsmæssigt at udvide muligheden for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelser til også at omfatte sager om ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af de foreslåede bestemmelser i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 11 og 12 (lovforslagets § 1, nr. 20). Justitsministeriet vil derfor – hvis lovforslaget vedtages – følge retspraksis på området med henblik på en eventuel senere lovændring.

7. Økonomiske konsekvenser mv.

Direktoratet for Kriminalforsorgen anfører, at de foreslåede strafskærpelser vil kunne medføre et væsentligt øget antal varetægtsarrestanter og afsonere i Kriminalforsorgens institutioner. Direktoratet henviser til, at det i forbindelse med Folketingets behandling den 28. januar 2010 af forespørgsel nr. F 16 om ressourcer til Kriminalforsorgen blev besluttet, at der skal igangsættes et analysearbejde med henblik på at fastlægge Kriminalforsorgens fremtidige kapacitets- og sikkerhedsbehov. Direktoratet går ud fra, at der i forbindelse med dette analysearbejde tages højde for det øgede kapacitetsbehov, der følger af lovforslaget.

Politiforbundet i Danmark bemærker, at det efter forbundets opfattelse vil kræve øgede ressourcer til bl.a. politiets kontrol, hvis de foreslåede tiltag skal have en nævneværdig effekt.

Rigspolitiet anfører, at de foreslåede ændringer på færdselsområdet vil have ganske betydelig konsekvenser for en række af politiets væsentlige it-systemer, hvis den nuværende it-mæssige systemunderstøttelse skal opretholdes, og at det må forventes, at gennemførelsen af disse ændringer vil have en længere tidsmæssig horisont.

Lovforslaget vil indgå i den analyse af kriminalforsorgens fremtidige kapacitets- og sikkerhedsbehov, som vil blive gennemført i løbet af 2010.

Der henvises i øvrigt til punkt 6 i lovforslagets almindelige bemærkninger om lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

8. Andet

Alkoholpolitisk Landsråd foreslår, at der tages initiativ til at registrere trafikuheld, hvor mindst én af de implicerede parter har en promille mellem 0,2 og 0,5, med henblik på en vurdering af, om den legale promillegrænse bør nedsættes til 0,2, ligesom det foreslås, at der indføres øget tilfældig politikontrol.

Justitsministeriet har ikke aktuelle planer om at tage initiativ til at nedsætte den gældende promillegrænse. Det bemærkes endvidere, at målkraevne til politikredsenes årlige færdselskontroller fastsættes af Rigspolitiet.

Dansk Kørelærer-Union anmoder om, at fristen for aflæggelse af kontrollerende køreprøve, jf. den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 60 b (svarende til den nugældende § 60, stk. 3), forlænges fra 3 til 4 eller 5 måneder på grund af lange ventetider på køreprøver.

Justitsministeriet bemærker, at fristen for aflæggelse af kontrollerende køreprøve i forlængelse af en betinget frakendelse af førerretten fremgår af kørekortbekendtgørelsens § 52, stk. 2. Det følger heraf, at kontrollerende køreprøve skal aflægges senest tre måneder efter, at afgørelsen om betinget førerretsfrakendelse er endelig. Det fremgår endvidere, at politiet i ganske særlige tilfælde kan dispensere fra fristen. Lovforslaget giver ikke aktuelt Justitsministeriet anledning til at foretage ændringer i kørekortbekendtgørelsen.

III. Lovforslaget

Det fremsatte lovforslag adskiller sig fra det udkast, der har været i høring, på følgende punkter:

1. I lovforslagets undertitel er det tilføjet, at lovforslaget vedrører indfø-

relse af en alkolåsordning.

2. Det er i forslaget til færdselslovens § 60 a, stk. 4, og § 132 a, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 2 og 23), præciseret, at generhvervelse af førerretten i alkolåsperioden alene giver ret til at føre et eller flere bestemte køretøjer med alkolås, som er omfattet af henholdsvis den obligatoriske og frivillige alkolåsordning.

3. Der er i forslaget til færdselslovens § 60 a, stk. 5 (lovforslagets § 1, nr. 2), indsat en bestemmelse om, at alkolåsperioden suspenderes, hvis en person under den obligatoriske alkolåsordning i alkolåsperioden får en ny ubetinget frakendelse af førerretten for forhold, der ikke omfatter spirituskørsel. Den resterende del af alkolåsperioden vil herefter først løbe efter udløbet af den nye frakendelse.

4. I forslaget til færdselslovens § 60 a, stk. 7 (lovforslagets § 1, nr. 7), er det vedrørende den obligatoriske alkolåsordning præciseret, at kørsel i alkolåsperioden i et andet køretøj, end det (eller de) der indgår i alkolåsordningen, straffes efter færdselslovens § 117 d, stk. 2, jf. § 56, stk. 1. Det er ligeledes i forslaget til færdselslovens § 132 a, stk. 7 (lovforslagets § 1, nr. 23) for så vidt angår den frivillige alkolåsordning præciseret, at kørsel i alkolåsperioden efter frakendelsestidens udløb i et andet køretøj, end det (eller de) der indgår i alkolåsordningen, straffes efter færdselslovens § 117 d, stk. 2, jf. § 56, stk. 1. Kørsel i alkolåsperioden inden frakendelsestidens udløb i et andet køretøj, end det (eller de) der indgår i alkolåsordningen, foreslås derimod straffet som kørsel i frakendelsestiden, jf. færdselslovens § 117 a.

5. Den bestemmelse om tidspunktet for beståelse af køreprøve, som fremgik af høringsudkastets forslag til færdselslovens § 60, stk. 5, 2. pkt., er ikke medtaget i forslaget til færdselslovens § 60 a, stk. 9 (lovforslagets § 1, nr. 2), da bestemmelsen skønnes at være overflødig.

6. Med henblik på at sikre den fornødne lovhjemmel til administrativt at fastsætte de nærmere regler for de respektive alkolåsordninger som forudsat i lovforslagets bemærkninger er bemyndigelsesbestemmelserne i forslaget til færdselslovens § 60 e, stk. 2, og § 132 a, stk. 4 (lovforslagets § 1, nr. 2 og 23) udbygget.

7. Der er i lyset af Datatilsynets høringssvar indsat nye bestemmelser i forslaget til færdselslovens § 60 e, stk. 3, og § 132 a, stk. 5 (lovforslagets

§ 1, nr. 2 og 23), hvorefter justitsministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om, at private virksomheder, til hvem opgaver er henlagt efter § 60 e, stk. 2, og § 132 a, stk. 4, kan foretage behandling af oplysninger om enkeltpersoners rent private forhold, herunder videregive sådanne oplysninger til en myndighed, hvis det må anses for nødvendigt af hensyn til at gennemføre alkolåsordningen.

8. Bestemmelsen om gebyr for ombytning af et alkolåskørekort til et kørekort uden vilkår om alkolås, jf. forslaget til færdselslovens § 124 c, stk. 7 (lovforslagets § 1, nr. 17), er ændret således, at justitsministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om det nævnte gebyr. Fastsættelsen af gebyret vil ske på baggrund af de faktiske meromkostninger, som ombytningen kommer til at medføre for de offentlige myndigheder, der administrerer kørekortsområdet.

9. I forslaget til færdselslovens § 132 a, stk. 3, 2. pkt. (lovforslagets § 1, nr. 23), er der indsat en bestemmelse om, at den praktiske prøve i forbindelse med den kontrollerende køreprøve tidligst kan aflægges 1 måned før alkolåsperiodens start.

10. Der er i forslaget til færdselslovens § 132 a, stk. 8 (lovforslagets § 1, nr. 23), indsat en bestemmelse, der regulerer, hvilken betydning det skal have i relation til muligheden for at indgå i den frivillige alkolåsordning, at en person i frakendelsestiden gør sig skyldig i forhold, der ikke omfatter spirituskørsel, men som medfører ubetinget frakendelse af førerretten. Det foreslås, at den pågældende i sådanne tilfælde skal fortabe muligheden for at kunne indgå i den frivillige alkolåsordning og således – som hidtil – først vil kunne generhverve førerretten efter den samlede frakendelsestids udløb.

11. Der er i forslaget til færdselslovens § 132 a, stk. 9 (lovforslagets § 1, nr. 23), indsat en bestemmelse, der regulerer tilfælde, hvor en person, som er indtrådt i den frivillige alkolåsordning, får en ny ubetinget frakendelse af førerretten i alkolåsperioden for forhold, der ikke omfatter spirituskørsel. Det foreslås, at den pågældende i sådanne tilfælde tidligst kan generhverve førerretten efter alkolåsperiodens udløb.

12. Der er foretaget redaktionelle ændringer i forslaget til færdselslovens § 60 a, stk. 3, 6 og 8, § 60 c, stk. 3, nr. 3, § 119 a, stk. 1, § 119 a, stk. 3, 1. pkt., § 126, stk. 1, nr. 9-12, § 127, 1. pkt., § 132 a, stk. 1, 3, 6, 10 og 11, § 133 a, stk. 1 og 2 (lovforslagets § 1, nr. 2, 9, 12, 18-21, 23, 24 og

25) og lovforslagets § 3, stk. 3-5.

13. Der er indsat en ikrafttrædelsesdato for de dele af lovforslaget, som ikke vedrører alkoholåse (lovforslagets § 3, stk. 1 og 2).

14. Der er indsat en bestemmelse om lovens territoriale gyldighed, som indebærer, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland (lovforslagets § 4).

Herudover er der foretaget visse præciseringer i lovforslagets bemærkninger.