

Lovforslag nr. L 176. Fremsat den 26. februar 1997 af trafikministeren (Bjørn Westh)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Spiritus- og promillekørsel, mobiltelefoner m.v.)

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, som ændret bl.a. ved lov nr. 98 af 9. februar 1994, lov nr. 382 af 18. maj 1994, lov nr. 317 af 17. maj 1995 og senest ved lov nr. 1123 af 20. december 1995, foretages følgende ændringer:

§ 1

1. § 14, stk. 6, ophæves.

2. § 37, stk. 5, affattes således:

»Stk. 5. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om betaling for eventuel politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet under afviklingen af de i stk. 1-3 nævnte løb.«

3. § 50, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. På en cykel må ikke befordres flere personer, end den er beregnet til. Trafikministeren kan fastsætte regler om transport af børn på cykel og personer i påhængsvogn (cykelanhænger) eller sidevogn, herunder regler om indretning af passagerers siddeplads og om cyklistens alder.«

4. I § 53, stk. 1, tilføjes efter »1,20 promille«: »eller tilsvarende alkoholkoncentration i udåndingsluften«.

5. I § 53, stk. 3, ændres »0,80 promille« til: »0,50 promille«.

6. I § 53, stk. 3, indsættes efter »0,50 promille«: »eller tilsvarende alkoholkoncentration i udåndingsluften«.

7. I § 53 indsættes som stykke 4:

»Stk. 4. Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om, hvilke alkoholkoncentrationer i udåndingsluften, der svarer til alkoholkoncentrationen i blodet.«

8. I § 55 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om anvendelse af udstyr til måling af udåndingsluften.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

9. § 55, stk. 3, der bliver stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om de i stk. 1 og 2 nævnte prøver og undersøgelser.«

10. Efter § 55 indsættes:

»Brug af mobiltelefon og andet teleudstyr

§ 55 a. Førere af køretøjer må under kørsel ikke benytte sig af håndholdte mobiltelefoner.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om brug af andet teleudstyr og lignende under kørsel.«

11. I § 60, stk. 2, ændres 2 steder »orienterende« til: »kontrollerende«.

12. I § 60, stk. 2, indsættes efter 1. pkt.:

»Har førerretten været frakendt ubetinget som følge af spiritus- eller promillekørsel, kan

retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, såfremt ansøgeren forinden har modtaget fornyet køreundervisning og har bestået en kontrollerende køreprøve.«.

13. I § 60, stk. 2, indsættes efter »Har domfældte«: »i andre tilfælde end de i 2. pkt. nævnte«.

14. I § 60, stk. 3, ændres 2 steder »orienterende køreprøve« til: »kontrollerende køreprøve«, og 3. pkt. ophæves.

15. I § 60, stk. 3, 4. pkt., der bliver 3. pkt., ændres »heller« til: »dog«.

16. § 60, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Trafikministeren fastsætter bestemmelser om indholdet af køreundervisningen i forbindelse med generhvervelse af førerretten efter en ubetinget frakendelse, jf. stk. 2, 2. pkt., og om kontrollerende køreprøve, herunder om inddragelse af førerretten i medfør af stk. 3.«.

17. Efter § 73 a indsættes:

»§ 73 b. Trafikministeren kan fastsætte regler om køretøjsejeres adgang til at anvende historisk korrekte emaljenummerplader.

Stk. 2. Trafikministeren kan bestemme, at den endelige administrative afgørelse vedrørende anmodninger om historisk korrekte emaljenummerplader træffes af Rigspolitichefen.«.

18. I § 81, stk. 3, ændres »12 år« til: »8 år«.

19. § 85, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af transporter, der kræver tilladelse efter stk. 2.«.

20. § 86, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Trafikministeren fastsætter bestemmelser om blokvognskørsel og kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådanne transporter.«.

21. I § 88 a indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Trafikministeren kan henlægge administrationen af de efter stk. 1 fastsatte regler om fritagelse af visse personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering og standsning til en privat organisation og i forbindelse hermed fastsætte nærmere regler om klageadgang, betaling for organisationens udstedelse af tilladelser, samt i øvrigt fastsætte regler for organisationens virksomhed i forbindelse med administrationen af opgaverne.«.

22. I § 117, stk. 1, indsættes efter »2,00 promille«: »eller tilsvarende alkoholkoncentration i udåndingsluften«,

23. I § 117 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Spiritus- og promillekørsel, der foregår ved uberettiget brug af et motorkøretøj, en registreringspligtig knallert, en traktor eller et motorredskab, jf. straffelovens § 293, stk. 1, straffes med bøde eller under skærpende omstændigheder med hæfte eller fængsel indtil 1 år.«.

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 5 og 6.

24. I § 117, stk. 4, der bliver stk. 5, indsættes som 2. pkt.:

»Ved udmåling af bøde for overtrædelse af § 56, stk. 1, og § 63 a tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel.«.

25. I § 118, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 54, stk. 2-4,«: » § 55 a, stk. 1,«

26. § 118, stk. 3, 3. pkt., affattes således:

»Ved hastighedsovertrædelser begået ved kørsel med lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, vogntog bestående af sådanne lastbiler og registreringspligtige påhængskøretøjer, busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, ledbusser eller biler med tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, udmåles ligeledes en skærpet bøde.«.

27. § 118, stk. 7, affattes således:

»Stk. 7. Der kan pålægges selskaber m.v.

(juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

28. I § 119 a, stk. 1, indsættes efter »promillekørsel«: »eller en sag om overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2,«.

29. § 119 b, 2. pkt., affattes således:

»Justitsministeren fastsætter efter forhandling med Advokatrådet takster for forsvareres vederlag i de pågældende sager.«.

30. § 122, 1. pkt., affattes således:

»Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren bestemme, at det inden for bestemte områder overdrages særlige parkeringskontrollører, der ansættes under politiet, helt eller delvis at varetage kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1.«.

31. § 124 a, stk. 1, 2. pkt., affattes således:

»Afholdes køreprøve til erhvervs-mæssig personbefordring samtidig med køreprøve til bus, betales 490 kr. for hver af prøverne.«.

32. I § 124 a, stk. 2, ændres »køreprøver« til: »praktiske prøver«.

33. § 124 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. For kontrollerende køreprøver betales 750 kr. For første kontrollerende køreprøve betales dog ikke, medmindre prøven aflægges i medfør af § 60, stk. 2 eller stk. 3.«.

34. § 124 c, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) for udstedelse af duplikatkørekort,«

35. § 124 c, stk. 1, nr. 3, ophæves.

Nr. 4 og 5 bliver herefter nr. 3 og 4.

36. I § 124 i, 1. pkt., ændres »eller EF-direktiver« til: », EF-direktiver eller EF-forordninger«.

37. I § 124 j, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »herunder«: »historisk korrekte emaljenummerplader,«.

38. I § 124 j, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.:

»For en tredje nummerplade, der kan anvendes ved transport af gods bag på personbiler og varebiler, betales 100 kr.«.

39. Efter § 124 k, stk. 2, indsættes som nyt stykke:

»Stk. 3. For en historisk korrekt emaljenummerplade betales ud over det i § 124 j anførte beløb 900 kr., og for et sæt 1.800 kr.«.

40. I § 124 r, 1. pkt., indsættes efter »§ 124 e, stk. 1, 1. pkt.,«: »§ 124 g, stk. 1 og 2, « og »§ 124 j, stk. 1, 1. pkt.« ændres til: »§ 124 j, stk. 1, 1. og 2. pkt.«.

41. I § 126, stk. 1, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) har overskredet de tilladte hastigheder efter §§ 42 og 43 med mere end 70%,«.

Nr. 2 og 3 bliver herefter nr. 3 og 4.

42. § 126, stk. 1, nr. 2, der bliver nr. 3, affattes således:

»3) har gjort sig skyldig i promillekørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 0,80 promille eller tilsvarende alkoholkoncentration i udåndingsluften,«.

43. I § 126, stk. 2, nr. 2, ændres: »eller 2« til: »eller 3«.

44. § 132, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Er førerretten frakendt som følge af spiritus- eller promillekørsel, kan spørgsmålet om generhvervelse dog indbringes for domstolene, når halvdelen af frakendelsestiden, dog mindst 1½ år, er forløbet. Såfremt førerretten i sådanne tilfælde er frakendt for bestandig, kan spørgsmålet om generhvervelse tidligst indbringes for domstolene, når 5 år af frakendelsestiden er forløbet. Generhvervelse af førerretten kan kun ske, såfremt den pågældende i mindst 1 år forud for sagens indbringelse for retten har overholdt en kontrolleret behandling mod misbrug af alkohol.«.

45. § 134, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren bestemme, at stk. 2 skal finde anvendelse med hensyn til overtrædelser begået i andre stater end de nævnte.«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 1997, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 1, nr. 18, træder i kraft den 1. januar 1998, § 1, nr. 10, træder i kraft den 1. juli 1998, og § 1, nr. 40, træder i kraft den 1. januar 1999.

Stk. 3. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3, 4, 5, 6, 12, 13, 16, 17, 22, 37, 38, 39 og 42.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indledning

Ved lovforslaget tages en række initiativer for en skærpet indsats mod spritkørsel.

Det er regeringens opfattelse, at alkohol og bilkørsel ikke hører sammen. Det foreslås derfor, at den nuværende promillegrænse – i lighed med, hvad andre lande har gjort – nedsættes fra 0,80 promille til 0,50 promille. Forslaget kombineres med en adgang for trafikministeren til efter forhandling med justitsministeren at fastsætte bestemmelser om anvendelse af udstyr til måling af udåndingsluften med henblik på anvendelsen af sådant udstyr som bevismiddel.

Forslaget indeholder også en række justeringer af loven med henblik på en forstærket indsats over for spirituspåvirkede bilister, der dræber eller kvæster andre, samt en revision af lovens bestemmelser om generhvervelse af førerretten, når den er frakendt som følge af spiritus- eller promillekørsel.

Herudover indeholder forslaget et forbud for føre af ethvert køretøj mod brug af håndholdte mobiltelefoner under kørsel, ændring af bestemmelserne om hyrevognes adgang til at bruge de for busser særligt anlagte baner, en ændring af sanktionen i anledning af overtrædelse af de køretøjsbestemte hastigheder samt en ændring af reglerne for brug af styrt-hjelme i forbindelse med kørsel på motorcykel. Forslaget indeholder herudover en bestemmelse om, at førerretsfrakendelse ved hastighedsovertrædelser skal ske ved en 70% overskridelse af de fastsatte hastighedsgrænser.

Endvidere indeholder forslaget en ændring af reglerne om transport af passagerer på cykler, forslag om indførelse af en tredje nummerplade til brug ved transport af gods bag på biler, forslag om særlige nummerplader for veterankøretøjer og betalingen herfor, en bestemmelse om, at trafikministeren kan bemyndige en privat organisation til at tildele personer med handicap skilte, der fritager de pågældende for at overholde visse parkeringsbestemmelser, samt

om at prisen for kontrollerende køreprøver sættes op.

Ved lovforslaget foretages endelig en række ændringer af færdselsloven som følge af, at færdselslovsområdet ved kongelig anordning af 25. januar 1993 blev overflyttet fra justitsministerens område til trafikministerens område. Disse ændringer pålægger trafikministeren at forhandle med justitsministeren, inden der udstedes nye bestemmelser om betaling for politiets assistance og om parkeringskontrollører, der ansættes under politiet. Endvidere tilbageføres kompetencen til at udstede regler i to tilfælde til justitsministeren. Det drejer sig om regler om politiets prøver og undersøgelser i forbindelse med mistanke om kørsel i påvirket tilstand og om fastsættelse af honorarer til offentlig forsvarer i visse sager om spiritus- og promillekørsel.

Af bemærkningerne til lov nr. 382 af 18. maj 1994 om ændring af færdselsloven, der skaber hjemmel til gennemførelse af periodisk syn af almindelige personbiler (pr. 1. januar 1998), fremgår, at prisen for syn (alle syn) skal sættes til den lavest mulige, afhængig af de økonomiske betingelser Statens Bilinspektion får.

Regeringen har på denne baggrund kortlagt omkostningerne ved ordningen.

De aktuelle priser for syn har været konstant i de seneste 6 år. For personbiler er prisen kr. 350. Reelt er synspriserne således blevet væsentlig reduceret i perioden, idet en almindelig prisregulering i perioden ville have betydet, at synsprisen skulle være steget med 16 %, svarende til godt kr. 405 i dagens priser.

Hertil kommer, at indholdet af synene pr. 1. januar 1996 er blevet udvidet til at omfatte kontrol af dieselbilers og katalysatorbilers udstødning m.v. (miljøcheck).

Det er på denne baggrund regeringens opfattelse, at synspriserne (herunder prisen for omstillingssyn) skal forblive uændrede ved indførelsen af periodisk syn af almindelige personbiler pr. 1. januar 1998, altså kr. 350 (incl. miljøcheck) for almindeligt person-

bilsyn. Dog vil der efter forslaget fremover ske en årlig regulering af synspriserne med den almindelige satsreguleringsprocent.

1. Forstærket indsats over for spirituspåvirkede biler, der dræber eller kvæster andre

I februar 1995 blev der i Folketinget fremsat et forslag til folketingsbeslutning om skærpede sanktioner over for spritbiler, der dræber og kvæster andre mennesker (beslutningsforslag B 58).

Under behandlingen af beslutningsforslaget blev det tilkendegivet, at justitsministeren sammen med trafikministeren ville nedsætte en arbejdsgruppe, der skulle fremkomme med forslag til, hvorledes der mere bredt kunne sættes ind mod spirituskørsel og mod de tragiske ulykker, som er en følge heraf.

Arbejdsgruppen, hvori har deltaget repræsentanter for Justitsministeriet, Trafikministeriet, Direktoratet for Kriminalforsorgen, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Politimesterforeningen, Politidirektøren i København, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Rådet for Større Færdselssikkerhed, har i januar 1996 afleveret sine overvejelser i form af handlingsplanen »Spritkørsel – Spritdrab«.

Handlingsplanen indeholder en række punkter med forslag om nye initiativer, der samlet eller hver for sig vil kunne danne grundlag for de videre overvejelser. Nedenfor er nærmere anført, på hvilke områder arbejdsgruppens anbefalinger og konkrete forslag har dannet udgangspunkt for nærværende lovforslag.

1.1. Spiritus- og promillekørsel i brugsstjålet køretøj

I nærværende lovforslag er arbejdsgruppens anbefaling af en skærpelse af straffen (men ikke frakendelsestiden) for spiritus- eller promillekørsel i et brugsstjålet køretøj indarbejdet.

1.2. Kørsel uden at have erhvervet kørekort

Ved lovforslaget imødekommes arbejdsgruppens anbefaling af en skærpelse af bødestrafen for kørsel uden at have erhvervet eller generhvervet kørekort.

1.3. Fornyet køreundervisning ved køreprøve efter spirituskørsel og betegnelsen for orienterende køreprøve

Lovforslaget imødekommer arbejdsgruppens anbefaling af, at der ved aflæggelse af en køreprøve efter en ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spiritus- og promillekørsel skal indgå obligatorisk undervisning i alkohol og trafik. Endvidere ændres i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbe-

faling betegnelsen »orienterende« køreprøve til »kontrollerende« køreprøve.

1.4. Generhvervelse af førerretten inden udløbet af frakendelsestiden

Arbejdsgruppen har ikke foreslået ændringer i bestemmelsen i færdselslovens § 132, men har henvist til den revision af § 132, stk. 2, som ifølge lovforslaget fra 1991 skal finde sted i folketingsåret 1996-97, jf. nedenfor under pkt. 3. Arbejdsgruppen peger dog på, at revisionen af § 132, stk. 2, bør samordnes med Kriminalforsorgens ordning med betinget benådning for strafafsoning af personer, der er dømt for spirituskørsel. De to ordninger bør således efter arbejdsgruppens opfattelse gælde for den samme gruppe af personer, og der bør på den baggrund opstilles ensartede betingelser for muligheden for generhvervelse af førerretten og benådning for strafafsoningen på vilkår af behandling mod alkoholmisbrug.

1.5. Konfiskation af køretøjer i forbindelse med spiritus- og promillekørsel

Efter færdselslovens § 133 a kan der ved særligt grove eller gentagne overtrædelser af færdselsloven ske konfiskation af det anvendte køretøj, såfremt det er påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser af færdselsloven, og i øvrigt ikke er urimeligt.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at konfiskation af køretøjer anvendt ved spiritus- og promillekørsel i et vist omfang er egnet til at hindre, at den dømte kører i frakendelsestiden eventuelt i spirituspåvirket tilstand. Arbejdsgruppen har derfor foreslået, at Rigsadvokaten udsender retningslinier til politimestrene om brugen af konfiskation, og at det i disse retningslinier blandt andet indskærpes, at der skal nedlægges påstand om konfiskation i videst muligt omfang. Retningslinierne bør efter arbejdsgruppens opfattelse endvidere omhandle de sager, hvor der kan rejses spørgsmål om, hvorvidt der efter straffelovens § 77 a kan ske konfiskation af køretøjer, der tilhører en anden end føreren.

Rigsadvokaten har tilkendegivet, at han er indstillet på at udsende en meddelelse til anklagemyndigheden om konfiskation efter de retningslinier, der er foreslået i handlingsplanen, når Folketinget har taget stilling til lovforslaget.

2. Sanktioner i anledning af hastighedsovertrædelser

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 126 kan hastighedsovertrædelser i sig selv føre til frakendelse af førerretten (frakendelsen sker som hovedregel betinget). Efter den foreliggende retspraksis vil førerretsfrakendelse sædvanligvis finde sted, når

der har været tale om en overtrædelse af den højst tilladte hastighed med 100%.

Førerretsfrakendelse kan ligeledes ske, når hastigheden ikke har været dobbelt så høj som den tilladte hastighed. Det gælder ud over i gentagelsestilfælde navnlig i situationer, hvor forekomst af konkret fare, ulempe samt vej- og oversigtsforhold indgår i vurderingen af spørgsmålet om, hvorvidt førerretten skal frakendes.

Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren som hovedregel aflægge en orienterende køreprøve, og førerretten inddrages, såfremt prøven ikke består, eller såfremt den pågældende undlader at medvirke til en sådan.

For at give bilisterne et klart signal om, at hastighedsovertrædelser er uacceptable, og da disse fortsat er skyld i alt for mange alvorlige færdselsulykker, skærpes bestemmelsen, således at førerretten allerede frakendes (betinget) ved hastighedsovertrædelser på mere end 70%.

3. Generhvervelsesordningen i færdselslovens § 132, stk. 2

Bestemmelsen i færdselslovens § 132, stk. 2, om generhvervelse af førerretten før tiden i tilfælde af spiritus- eller promillekørsel, der har rod i et reelt alkoholmisbrug, indsattes i færdselsloven ved lov nr. 278 af 8. maj 1991. Bestemmelsen, der således alene kan finde anvendelse i spiritussager, var et led i en forstærket indsats mod alkoholmisbrug.

I forbindelse med vedtagelsen blev det bestemt, at generhvervelsesordningen i færdselslovens § 132, stk. 2, skulle fungere i en 5-årig forsøgsperiode og herefter tages op til revision i folketingsåret 1996-97.

Center for Rusmiddelforskning ved Århus Universitet har med henblik herpå for Trafikministeriet gennemført en evaluering af generhvervelsesordningens positive og/eller negative færdselssikkerhedsmæssige effekter.

På baggrund af indberetninger fra 50 af landets 54 politikredse om i alt 633 personer, der ved en domstolsafgørelse har fået gengivet førerretten i medfør af færdselslovens § 132, stk. 2, viser undersøgelsen, at ud af de af undersøgelsen omfattede personer er 45 blevet dømt eller sigtet for overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om spiritus- eller promillekørsel, efter at de har fået gengivet førerretten.

Dette svarer til 7,1 % recidivtilfælde over en gennemsnitlig periode på 1,8 år (ca. 1 år og 9½ måned). Sammenlignet med tilsvarende undersøgelser i Sverige og Norge er der tale om en relativ lav recidivprocent i Danmark, selv om det er forbundet med betydelig usikkerhed at foretage sammenligninger af de tre undersøgelses resultater.

På baggrund af summen af disse undersøgelser er det sandsynligt, at generhvervelsesordningen i færdselslovens § 132, stk. 2, har resulteret i en reduktion i omfanget af kørsel i spiritus- og promillepåvirket tilstand, også efter at den kontrollerende behandling for alkoholmisbrug er ophørt.

Med hensyn til spørgsmålet om generhvervelsesordningens færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser kan det ud fra aldersfordelingen blandt de undersøgte 633 personer konkluderes, at ordningen kun i yderst begrænset omfang omfatter gruppen af 18-24-årige mænd, som ifølge andre undersøgelser udgør den farligste gruppe blandt spiritusbilisterne. På den baggrund er ordningens positive færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser begrænsede.

For de undersøgte personer foreligger der rapporter om seks færdselsulykker, der er sket, efter at førerretten er generhvervet efter lovens § 132, stk. 2. Af de seks ulykker er de to sket i det tidsrum, hvor førerne ellers ikke skulle have haft førerret, hvis ikke generhvervelsesordningen var bragt i anvendelse. Disse to ulykker kan i absolut forstand siges at være den hidtil registrerede omkostning ved generhvervelsesordningen. De nævnte tal vedrørende ulykker og ulykkernes konsekvenser er dog for små til, at der på dette grundlag kan fremlægges en sikker statistisk funderet vurdering af generhvervelsesordningens færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser.

Sammenfattende viser den foretagne undersøgelse, at det tyder på, at generhvervelsesordningen har haft positive færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, og der er ikke fremdraget forhold, der tyder på, at generhvervelsesordningen har haft negative færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, eller forhold, der ud fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt taler imod, at generhvervelsesordningen gøres permanent.

Imod at tillægge undersøgelsens resultater for stor vægt taler, at undersøgelsen ikke har omfattet en kontrolgruppe med tilsvarende domme, men uden behandling. Der foreligger heller ingen opgørelse over, hvor mange og hvilke personer, som fik domme, der faldt ind under bestemmelsen i lovens § 132, stk. 2, men som ikke gjorde brug af behandlingstilbuddet.

Ved forslaget lægges der endvidere op til en lempelse af de tidsmæssige betingelser for at rejse en generhvervelses sag efter lovens § 132, stk. 2, således at ordningen, som hidtil har været forbeholdt førerretsfrakendelser på mindst 3 år og højst 10 år, udvides til at omfatte førerretsfrakendelser på 2 år og 2½ år samt frakendelser for bestandig.

Endelig lempes kravet til perioden af den afvæningsbehandling, som er en forudsætning for gener-

hvervelse af førerretten før tiden, fra 1½ år til 1 år, således at behandlingsperioden koordineres med Kriminalforsorgens benådningsordning for domfældte førere med et egentligt, behandlingskrævende alkoholmisbrug.

4. Administrative og økonomiske konsekvenser.

Lovforslaget tilsigter en skærpelse af bødeniveauet for visse overtrædelser af færdselsloven.

Forslaget medfører ikke kommunaløkonomiske konsekvenser, der er omfattet af Det Udvidede Totalbalanceprincip.

Lovforslaget indeholder væsentlige skærpelser af reaktionen ved betydelige hastighedsovertrædelser samt ved promille- og spirituskørsel i brugsstjålet køretøj. Endvidere skal der efter forslaget aflægges kontrollerende køreprøve i forbindelse med betinget frakendelse som følge af promillekørsel. Endelig strafbelægges kørsel med en promille mellem 0,51 og 0,80.

Lovforslaget forudsætter ikke, at der iværksættes en forøget kontrolindsats fra politiets side. Politiets samlede ressourceforbrug til færdselskontrol skal således ligge på det i dag forudsatte niveau, således som angivet i bl.a. flerårssafalen om politiet.

Det er behæftet med stor usikkerhed at angive antallet af sager, hvor bilister efter lovens ikrafttræden overskrider en hastighedsbegrænsning med mere end 70 %, således at førerretten skal frakendes betinget. Tilsvarende usikkerhed knytter sig til vurderingen af antallet af sager, hvor bilister m.v. – uanset et indført forbud – vil køre promillekørsel i området 0,51-0,80 promille. På den ene side er der tale om kørsel, der i dag er hyppigt forekommende. På den anden side må det antages, at en sådan kriminalisering og strafsækpelse vil påvirke kørselsmønsteret, ligesom den intensive information om hastigheds- og promilleovertrædelser vil være holdningspåvirkende. Som følge af disse usikkerheder er vurderingen af forslagens administrative konsekvenser for bl.a. politiet og anklagemyndigheden i høj grad skønsmæssig.

Merudgifterne ved de ovennævnte forslag må antages at ville blive modsvaret af et øget bødeprovenu og det forhøjede gebyr for aflæggelse af kontrollerende køreprøve.

Udgifterne ved anskaffelse af præcisionsalkometre m.v. til tilvejebringelse af bevis i sager om promille- og spirituskørsel skønnes at udgøre 18 mio. kr. I 1997 afholdes 6 mio. kr., der finansieres af Finansministeriets generelle reserver.

Herudover skønnes forslagene om forstærket indsats mod hastighedsovertrædelser, promillekørsel m.v. at ville medføre merudgifter for politiet svaren-

de til 10 mio. kr. årligt, heraf 4 mio. kr. til uddannelse, drift m.v. af alkometre, og 6 mio. kr. til varetagelse af de ovennævnte sager om hastigheds- og promillekørsel, afholdelse af kontrollerende køreprøve m.v. Heraf er 3 mio. kr. lønsum. I 1997 udgør driftsudgifterne 3 mio. kr., der afholdes af Finansministeriets generelle reserver.

Endelig afsættes der til information og oplysning 3-5 mio. kr. til Rådet for Større Færdselssikkerhed.

De reducerede udgifter i strafferetsplejen som følge af indførelsen af præcisionsalkometermålinger som bevis i sager om promille- og spirituskørsel skønnes at udgøre 4 mio. kr. årligt. Det bemærkes imidlertid, at det er politiets erfaring, at disse udgifter netop i sager om promille- og spirituskørsel i ikke uvæsentligt omfang bliver inddrevet hos de domfældte, og at der i disse tilfælde således ikke opnås en besparelse.

Bødeprovenuet som følge af kriminaliseringen af promillekørsel i området 0,51-0,80 promille skønnes – med ovenfor nævnte usikkerheder – at ville udgøre 25 mio. kr. Indtægterne ved gebyr for afholdelse af orienterende køreprøve skønnes at ville udgøre 5 mio. kr. efter den ovennævnte forhøjelse af gebyrsatsen. Forslaget skønnes således at ville medføre årlige merindtægter på 30 mio. kr.

Hertil kommer forslagens afledede effekter med hensyn til færre udgifter ved trafikskader, samfundsmæssige besparelser som følge af reduceret materiel-skade, mindre udgifter for staten til trafikofre og mindre udgifter for kommunerne og amtskommunerne til sygebehandling m.v.

5. Andre konsekvenser

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser. Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

Som en erhvervsøkonomisk konsekvens indebærer forslaget hjemmel til opkrævning af betaling for godkendelser i henhold til EF-forordning.

Afslutning

Lovforslaget har været forelagt følgende myndigheder og organisationer:

Amtsrådsforeningen i Danmark
Kommunernes Landsforening
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune
Hovedstadsområdets Trafikskole
Nævnet for Etnisk Ligestilling
Rigspolitichefen
Rigsadvokaten
Politidirektøren i København
Rådet for Større Færdselssikkerhed

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning
 Færdselsstyrelsen
 Statens Bilinspektion
 Vejdirektoratet
 Politimesterforeningen
 Dansk Politiforbund
 Dansk Kørelærer Union
 Dansk Køreskole Forening
 Danske Kørelæreres Landsforbund
 Københavns Kørelærerforening
 Landsorganisationen i Danmark
 SID
 Dansk Arbejdsgiverforening
 Entreprenørforeningen
 Danske Vognmænd
 Landsforeningen af Danmarks Bilruher
 Turistvognmændenes Landsforening
 Foreningen af Danske Eksportvognmænd
 Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring
 Assurandør-Societetet
 FDM
 Dansk Cyklist Forbund
 Motorcykelbranchens Landsforbund
 Danmarks Knallertudvalg
 Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark
 Danmarks Automobilforhandler Forening
 Automobil-Importørernes Sammenslutning
 De Samvirkende Invalideorganisationer
 NOAH-Trafik
 Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening
 Storkøbenhavns Hyrevognsnævn
 Bestillingskontorernes Sammenslutning
 Centralforeningen af Taxiforeningen i Danmark
 Dansk Taxi Forbund
 Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiver-sammenslutning.
 Forbrugerrådet.
 Tele Danmark Mobil
 Motorhistorisk Samråd
 Dansk Veteranbilklub

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Bestemmelsen i færdselslovens § 14, stk. 6, der foreslås ophævet, giver trafikministeren mulighed for at fastsætte bestemmelser for hyrevognes benyttelse af busbaner.

Bestemmelsen blev indsat i færdselsloven i 1976 på Retsudvalgets initiativ, efter at udvalget indgående havde drøftet, om der burde indsættes en bestem-

melse, der generelt giver hyrevogne adgang til at benytte de for busser særligt anlagte baner.

Når en sådan bestemmelse ikke blev vedtaget i 1976, skyldes dette, at den daværende justitsminister fremsatte en række indvendinger imod hyrevognes brug af busbanerne.

Disse indvendinger mod hyrevognes brug af busbanerne omfattede bl.a., at bussernes fordele ved busbanerne formindskes væsentligt, at andre trafikanter trækkes med ind i busbanerne, hvorved generne bliver endnu større, samt at hyrevogne vil overhale busserne og dermed foretage slalomkørsel.

Det blev i forbindelse med vedtagelsen af det nu-gældende stk. 6, forudsat, at der i første omgang skulle iværksættes en begrænset forsøgsordning først og fremmest i Københavns Kommune.

Et sådant forsøg har været gennemført i København i en periode fra 1. november 1995 til 30. juni 1996 på strækningen mellem Christiansborg Slotsplads og Christmas Møllers Plads.

Vejdirektoratet har på Københavns Kommunes vegne foretaget en nærmere undersøgelse af forsøget.

Undersøgelsen konkluderer, at der på forsøgsstrækningen både for hyrevogne og for den øvrige trafik har været en tidsmæssig gevinst i myldretids-trafikken, ved at hyrevogne benyttede busbanerne det pågældende sted, medens der ikke for bussernes mulighed for at komme frem er konstateret nogen målbar forringelse. Hovedstadsområdets Trafiksel-skab er dog ikke enig i denne konklusion.

Af undersøgelsen fremgår, at den pågældende forsøgsstrækning er *atypisk* for Københavns Kommunes busprioriteringssystem, idet den i modsætning til de fleste andre busbaner i København indeholder lange sammenhængende busbaner uden særskilt signalregulering for busser.

Resultatet af forsøget kan således ikke tilstrækkeligt begrunde, at der indføres en bestemmelse, der generelt giver hyrevogne tilladelse til at bruge alle busbaner.

Der vil derfor fortsat være behov for, at der foretages en individuel vurdering af, om det vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at give hyrevogne tilladelse til at benytte den konkrete busbane.

En sådan individuel og konkret vurdering foretages bedst af de lokale vej- og politimyndigheder, der har kendskab til de lokale forhold, og som bestemmer, om der på en given vejstrækning skal etableres busbaner, jf. færdselslovens § 92.

Ved at ophæve den gældende bestemmelse i færdselslovens § 14, stk. 6, vil det ikke længere være trafikministeren, der kan bestemme, om hyrevogne må

benytte de for busser særligt anlagte baner, men de lokale myndigheder.

Forslaget medfører således, at det er de myndigheder, der træffer beslutning om etablering af busbaner, der også kan træffe beslutning om, at banerne kan benyttes af andre færdselsarter, herunder hyrevogne.

Det er en del af formålet med den foreslåede ændring at åbne mulighed for, at hyrevogne i videre omfang end hidtil får adgang til at benytte busbanerne. Regeringen forventer, at disse tilladelser vil blive givet, hvis der ikke er en konkret begrundelse for at undlade at give hyrevogne adgang til at benytte en busbane.

Hvis de lokale myndigheder ikke kan blive enige om, at hyrevogne skal have adgang til at benytte busbanerne, vil hver af de nævnte myndigheder kunne forelægge spørgsmålet for trafikministeren efter lovens § 92, stk. 5, hvorefter trafikministeren kan afgøre, om hyrevogne kan benytte den konkrete busbane.

Hvis en busbane i en kommune fortsætter i en anden kommune, eller en busbane på en kommunevej fortsætter i en busbane på en landevej, og vejbestyrrelserne ikke er enige om, hvorvidt hyrevogne må benytte busbanen, kan tvisten indbringes for enten amtsrådet eller trafikministeren efter § 5 i lov om offentlige veje.

Endvidere vil borgerne kunne klage over beslutningen til trafikministeren for så vidt angår retlige spørgsmål efter færdselslovens § 92, stk. 5.

I forbindelse med forsøgsordningen i København blev der udstedt en særlig bekendtgørelse om forsøget – bekendtgørelse nr. 817 af 17. oktober 1995 – der fastslog, at forsøget gennemføres ved, at der afmærkes med symbolet »Taxi«, og at denne afmærkning betød, at hyrevogne uanset bestemmelsen i færdselslovens § 14, stk. 1, under forsøget ikke havde pligt til at anvende busbanerne.

Hvis forslaget vedtages, vil tilsvarende bestemmelser blive indført i afmærkningsbekendtgørelsen, således at hyrevogne får mulighed for, men ikke pligt til at anvende de for busser særligt anlagte baner, når busbanen er afmærket med »Taxi«.

Trafikministeren kan endvidere efter færdselslovens § 95 om fornødent fastsætte supplerende regler om afmærkningen.

Til nr. 2, 19 og 20

Efter færdselslovens § 37, stk. 5, § 85, stk. 3, og § 86, stk. 2, kan justitsministeren – nu trafikministeren – fastsætte bestemmelser om betaling for politiassistance.

Da politiet henhører under justitsministeren, er det naturligt, at fastsættelse af sådanne betalingsbe-

stemmelser sker efter forhandling med justitsministeren. Ændringsforslagene præciserer dette.

Til nr. 3

Den gældende bestemmelse i færdselsloven tillader transport af børn under 6 år på cykel. Med bestemmelsens nuværende formulering anses det heller ikke for muligt at tillade transport af børn på 6 år og derover eller andre personer i påhængsvogn eller sidevogn til cykel.

I Sverige og Finland er det tilladt at transportere 2 børn under 6 år på cykel, hvis føreren er over 15 år og ét barn under 10 år, hvis føreren er over 18 år. I Holland er det tilladt at transportere børn under 8 år på cyklen, men kun hvis de er anbragt sikkert med tilstrækkelig støtte til ryg, hænder og fødder. Hvis passageren på cyklen er 8 år eller derover, er der ingen restriktioner.

I Danmark stilles der i den gældende færdselslov krav til børns placering som passagerer på cykel, på den måde, at der skal være indrettet siddeplads med særlig beskyttelse mod hjulene. I handlen findes barnestole, der opfylder dette krav. Disse stole er normalt beregnet til børn op til 25 kg.

Dansk Cyklist Forbund har foreslået, at reglen ændres enten ved, at aldersgrænsen for børn sættes op eller ved, at aldersgrænsen erstattes af en vægtgrænse.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning er enig med Cyklistforbundet i, at det under visse trafikale omstændigheder muligvis vil være sikrere at transportere børn på 6 år og derover på den voksnes cykel eller i cykelanhænger end at lade børnene køre på egen cykel. Rådet vil dog ikke ukritisk tilslutte sig forslaget, idet en række forhold i så fald først må overvejes.

De sikkerhedsmæssige problemer vedrørende børn som passagerer på cykel eller i anhænger angår efter Rådet for Trafiksikkerhedsfornknings opfattelse først og fremmest barnets højde og barnets vægt. Det gælder dels i forhold til en sikker placering af barnet, dels i forhold til cyklistens muligheder for at manøvrere og bremse sikkert.

Færdselsstyrelsen har påpeget, at de forhold, der afgør, hvad det er forsvarligt at transportere, er vidt forskellige afhængig af, om der er tale om f.eks. tohjulet cykel, tohjulet påhængsvogn eller trehjulet ladcycel. Spørgsmålet om begrænsninger ved transport af personer på cykel og i anhænger bør derfor grundlæggende dreje sig herom.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har ingen dokumentation for, hvilke vægtgrænser man bør lægge sig fast på, men et vejledende bud kunne være, at passagerer på en tohjulet cykel højst må veje 25 kg,

og at passagerer i cykelanhængere samt anhængerens egenvægt højst må veje 60 kg. Rådet for Trafik-sikkerhedsforskning finder, at det næppe er forsvarligt med mere end ét barn på en tohjulet cykel, men ser ingen umiddelbare sikkerhedsmæssige problemer i, at der både kan sidde ét barn på cyklen og ét barn eller flere børn i anhængerens.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning fremhæver, at der hverken findes uheldsstatistik eller forskningsresultater i ind- eller udland, som giver tilfredsstillende dokumentation for problemets omfang, eller som kan danne grundlag for fastlæggelse af de sikkerhedsmæssigt mest forsvarlige løsninger.

Et endeligt forslag til ændrede regler er endnu ikke færdigarbejdet, men det ligger allerede nu klart, at der vil blive tale om et regelsæt med stor detaljeringsgrad.

Det foreslås på denne baggrund at erstatte den gældende bestemmelse med en bemyndigelsesbestemmelse, der foreslås sat i kraft, når det nye regelsæt er færdigt. Reglerne vil blive fastsat i bekendtgørelsesform.

Til nr. 4-8, 22 og 24

I Sverige, Norge, Storbritannien, Holland, Belgien, Frankrig, Italien, Portugal og Østrig anvendes apparater, der kan måle alkoholconcentrationen i udåndingsluft (evidensudstyr). Disse såkaldte elektroniske udåndingsprøver erstatter i vidt omfang blodprøver i sager om spiritus- og promillekørsel.

Indførelse af sådant udstyr i Danmark vil kunne frigøre ressourcer hos politiet, der blandt andet kan anvendes til en øget indsats på det færdselssikkerhedsmæssige område.

Ved forslaget bemyndiges trafikministeren til efter forhandling med justitsministeren at indføre regler om udstyr til måling af udåndingsluften samt ækvivalensregler om alkoholconcentrationen i udåndingsluften i forhold til alkoholconcentrationen i blodet. De af trafikministeren fastsatte ækvivalensregler skal lægges til grund af domstolene.

Indførelse af sådant måleudstyr vil have en positiv virkning på størrelsen af sagsomkostninger i sager om spiritus- og promillekørsel, idet udgifterne til indhentelse af blodprøve og lægeerklæring m.v. vil bortfalde.

Af de bestemmelser om anvendelse af udstyr til måling af udåndingsluften, som trafikministeren ved forslaget bemyndiges til at fastsætte, vil det fremgå, at personer, såsom eksempelvis astmatikere, der af fysiske årsager ikke er i stand til at afgive en elektronisk udåndingsprøve, ikke skal belastes med sagsomkostninger som følge af, at en udtagelse af blodprøve i disse særlige tilfælde er nødvendig.

Ved forslaget bemyndiges trafikministeren samtidig til at nedsætte den tilladte alkoholconcentration i blodet under eller efter kørslen fra 0,80 promille til 0,50 promille.

Udenlandske undersøgelser viser, at for en gennemsnitsbilist med en promille på 0,50 er risikoen for uheld dobbelt så stor som for en bilist uden alkohol i blodet. Simulator- og laboratorieforsøg har endvidere vist, at mange færdigheder er mærkbart påvirket fra 0,50 promille – særligt evnen til at reagere på uforudsete hændelser og på komplekse situationer. Forringelser i præstationsevnen gælder især for unge førere, men effekten kan variere stærkt fra person til person.

Dette er baggrunden for, at en række lande – og allersenest Belgien og Frankrig – har valgt at nedsætte promillegrænsen til 0,50.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har over for Trafikministeriet oplyst,

- at en i maj 1996 offentliggjort undersøgelse i Østrig konkluderer, at tendensen til at begå fejl er to-tredoblet ved en promille mellem 0,50 og 0,80,
- at en amerikansk undersøgelse fra 1988 fastslår, at betegnelsen »en sikker promille« ikke kan anvendes, idet den beregnede, relative risiko stiger med promillen, og stigningen i risiko er betydelig fra 0,50 til 0,80,
- at flere undersøgelser – blandt andet fra Australien – tyder på, at en nedsættelse af promillegrænsen fra 0,80 til 0,50 kombineret med en massiv kontrol- og kampagneindsats kan give markant positive resultater med hensyn til uheldsreduktioner, og
- at en lavere promillegrænse i sig selv derfor kan være et signal til alle de bilister, der anser en vis alkoholindtagelse for acceptabel.

Sanktionen ved promillekørsel i intervallet 0,51 – 0,80 promille vil alene være bøde, jf. § 117, stk. 3, mens der således ikke derudover og ej heller i gentagelsestilfælde skal ske frakendelse af førerretten ved promillekørsel under 0,80 promille, medmindre der i forbindelse med kørslen er begået så alvorlige kørselsfejl, at disse må anses for en skærpene omstændighed.

Efter gældende retspraksis ved udmåling af bøder for promillekørsel og for spirituskørsel med en promille mellem 1,21 og 2,00 uden skærpene omstændigheder er bøden indtægtsbestemt, således at bøden fastsættes til 1.000 kr. pr. 25.000 kr. årlig bruttoindkomst. Hensigten med denne bødetakst er, at bøden så vidt muligt skal svare til en månedsløn efter skat for personer med sædvanlige fradrag (en nettomånedsløn).

F. t. l. vedr. færdselsloven

Minimumsbøden er på 1.000 kr., og bødemaksimum er efter hidtidig retspraksis antaget at være 40.000 kr., selv om overgrænsen som følge af løn- og prisudviklingen må anses at ligge væsentligt højere i dag.

Med hensyn til fastsættelse af bøden for promillekørsel med en promille mellem 0,51 og 0,80 vil en fast bødestørrelse på 4.000 kr. som udgangspunkt anses for passende. De gældende regler for gentagelsesvirkning for straffen, jf. § 117, foreslås ligeledes at finde anvendelse også for promillekørsler mellem 0,51 og 0,80. De almindelige regler for bødenedsættelse for mindrebedmedlede vil dog også finde anvendelse.

For så vidt angår gentagelsesvirkningen af straffen for en førstegangskørsel med en promille mellem 0,51 og 0,80 gælder endvidere den almindelige regel om gentagelse i straffelovens § 81, stk. 3, hvorefter bødestrafen har gentagelsesvirkning i 5 år fra datoen for den endelige dom eller bødens vedtagelse.

I følgende oversigt sammenfattes sanktionsfastsættelsen, som i dag anvendes ved kørsel med en promille mellem 0,81 og 1,20 (promillekørsel). Oversigten indeholder endvidere de sanktioner, som ifølge lovforslaget forudsættes idømt ved promillekørsel i intervallet mellem 0,51 og 0,80 promille.

Gældende sanktioner:

<i>0,81-1,20 promille</i>	<i>Straf</i>	<i>Frakendelse</i>
1. gangstilfælde:		
a. uden skærpende omst.	Bøde	Betinget
b. med skærpende omst.	Bøde	1 år
2. gangstilfælde:		
a. uden skærpende omst.	10 dages hæfte*	3 år**
b. med skærpende omst.	14 dages hæfte*	3 år**
3. gangstilfælde:	Minimum 30 dages hæfte	10 år
(Straffen forhøjes i disse tilfælde til 30 dages fængsel ved kørsel i frakendelsestiden, og der kan ved særlig skærpende omstændigheder ske frakendelse for bestandig)		
4. gangstilfælde:	Normalt 60 dages fængsel, minimum 40 dage	Bestandig

* Forhøjes med hæfte i 10 dage ved kørsel i frakendelsestiden

** 5 år i tilfælde af ubetinget frakendelse 1. gang

Sanktioner ifølge forslaget:

<i>0,51-0,80 promille</i>	<i>Straf</i>	<i>Frakendelse</i>
1. gangstilfælde:		
a. uden skærpende omst.	4.000 kr.	Ingen
b. med skærpende omst.	5.000 kr.	Betinget
2. gangstilfælde:		
a. uden skærpende omst.	5.000 kr.	Ingen
b. med skærpende omst.	8.000 kr.	Betinget
3. gangstilfælde:		
a. uden skærpende omst.	10 dages hæfte	Ingen
b. med skærpende omst.	14 dages hæfte	Betinget
4. gangstilfælde:		
a. uden skærpende omst.	14 dages hæfte	Ingen
b. med skærpende omst.	20 dages hæfte	Betinget

Efter færdselslovens § 53, stk. 2, kan der straffes for spirituskørsel i tilfælde, hvor føreren som følge af spiritusindtagelse har været ude af stand til at føre køretøjet på betryggende måde, uanset at alkohol-koncentrationen i blodet har ligget under grænsen for spirituskørsel på 1,20 promille. Efter bestemmelsen straffes for spirituskørsel, når der foreligger grove kørselsfejl ved promillekørsel i intervallet 0,81 – 1,20, og det er ikke udelukket at anvende § 53, stk. 2, selv om promillen har været lavere end den nuværende grænse på 0,81. Efter retspraksis stilles der imidlertid skærpede krav til årsagsforbindelsen mellem spiritusindtagelse og kørselsfejl, jo lavere promillen er, og domstolene dømmer kun i ganske særlige tilfælde efter § 53, stk. 2, ved lavere promiller end 0,81.

§ 53, stk. 2, forudsættes opretholdt med dets nuværende anvendelsesområde.

Til nr. 9

Færdselslovens § 55 omhandler politiets adgang til at kræve, at føreren af et køretøj eller en rytter foretager udåndingsprøve, samt regler om politiets adgang til at kræve udtaget blod- og urinprøve ved mistanke om kørsel i påvirket tilstand.

Efter bestemmelsens stk. 3 kan justitsministeren – nu trafikministeren – fastsætte nærmere regler herom.

Justitsministeriet og Trafikministeriet er enige om, at det er mest hensigtsmæssigt, at disse regler, der regulerer politiets efterforskningsarbejde i forbindelse med mistanke om overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om kørsel i påvirket tilstand, udstedes af justitsministeren.

Formålet med forslaget er således at præcisere, at kompetencen til at udstede disse regler tilbageføres til justitsministeren.

Til nr. 10

Forslaget er et generelt direkte forbud for føreren af et køretøj mod brug af håndholdte mobiltelefoner under kørsel.

Lovforslaget indeholder et forbud mod brug af håndholdt mobiltelefon under kørsel for førere af ethvert køretøj. Forbudet vil således ud over førere af motordrevne køretøjer også omfatte cyklister, ridende, jf. færdselslovens § 2, nr. 9, og i visse tilfælde kørestolsbrugere, jf. færdselslovens § 13 modsætningsvis.

Det er hensigten, at bestemmelsen skal have en passende lang ikrafttrædelse, således at ejere får mulighed for at indkøbe og få installeret en anordning, der muliggør håndfri betjening. Det foreslås derfor, at dette forslag træder i kraft den 1. juli 1998.

Herudover foreslås indsat en bemyndigelsesbestemmelse for trafikministeren til at fastsætte nærmere regler om brug af teleudstyr og lignende under kørsel. En bemyndigelsesbestemmelse skal være med til at sikre, at der i takt med den teknologiske udvikling kan fastsættes regler om brug af sådant udstyr under kørsel, der måtte vise sig nødvendige af trafikikkerhedsmæssige hensyn.

Der findes ikke i den gældende færdselslovgivning bestemmelser, der direkte regulerer *brugen* af mobiltelefoner under kørslen.

Spørgsmålet vil imidlertid kunne falde ind under bestemmelsen i færdselslovens § 3, hvorefter trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade for andre.

Overtrædelser af denne bestemmelse – f.eks. fremkaldt ved brug af mobiltelefon under kørslen – kan straffes med bøde.

Såfremt der i den konkrete situation er tale om, at en person dræbes eller kommer til skade, vil endvidere straffelovens bestemmelser vedrørende uagtsomt manddrag og uagtsom legemsbeskadigelse kunne finde anvendelse.

Derimod er der ikke inden for de gældende lovgivningsrammer hjemmel til at forbyde enhver brug af håndholdte mobiltelefoner under kørslen.

En del europæiske lande har allerede foretaget særlige lovmæssige reguleringer i forbindelse med brug af mobiltelefon under kørsel. Dette gælder f.eks. Italien, Schweiz, Frankrig, Østrig, Spanien og Portugal.

I Belgien, Tjekkiet, Sverige, Norge, Holland, Tyskland, Finland og Storbritannien er der generelle regler svarende til den danske færdselslovs § 3 – imidlertid overvejes det i flere af disse lande at indføre et forbud mod håndholdte mobiltelefoner under kørsel.

I juni 1996 offentliggjorde Rådet for Trafikikkerhedsforskning en arbejdsrapport om anvendelse af mobiltelefoner under kørsel.

Rapporten beskriver den nyeste viden inden for de trafikikkerhedsmæssige aspekter ved brug af mobiltelefoner under kørsel.

På baggrund af forskningsresultater og erfaringer i øvrigt opstiller Rådet 4 anbefalinger, herunder overvejelse af et forbud mod håndholdte mobiltelefoner under kørsel.

Om denne anbefaling fremgår af rapporten, at der ikke foreligger dokumentation for, at brug af håndholdte mobiltelefoner under kørsel har ført til trafikuheld, men flere forskningsresultater peger på, at kørslen bliver mere usikker, og førerens reaktionstid bliver forøget.

Videre fremgår det, at accept alene af håndfri installationer vil være et signal om, at der er trafikikkerhedsmæssige problemer forbundet med at telefonere under kørsel, og et forbud mod telefonering med håndholdte mobiltelefoner vil derfor dels kunne begrænse brug af mobiltelefon, dels kunne opmuntre fabrikanter og installatører til at udvikle enklere og billigere installationssystemer.

Færdselssikkerhedskommissionen har i en udtalelse over Rådets rapport, specielt omkring anbefalingen af at overveje et forbud om brug af håndholdte telefoner, anført følgende:

»En *enig* kommission finder, at brug af håndholdte mobiltelefoner under kørsel reducerer førerens fulde koncentration om trafikken, specielt når telefonen anvendes i »tæt« trafik. En *enig* kommission anbefaler, at førere, der agter at benytte mobiltelefon under kørsel, får installeret håndfri betjening.

Med i overvejelserne om et eventuelt forbud mod håndholdte mobiltelefoner under kørsel finder *et flertal* af kommissionens medlemmer det relevant at inddrage det aspekt, at der også er andre faktorer, der medfører, at bilister er mindre koncentrerede i trafikken, og som det er givet fald burde overvejes særskilt at forbyde – f.eks. betjening af radio- og kassetteafspiller, tænde og ryge tobak osv.

Herefter finder *et flertal* af Færdselssikkerhedskommissionen, at den manglende dokumentation om mobiltelefoners negative indvirken på trafikulykker vægtet overfor de positive aspekter ved brug af mobiltelefoner i biler – herunder anmeldelse af spritbilister og biltyve samt oplysninger om færdselsulykker osv. – medfører, at et lovindgreb mod brug af håndholdte mobiltelefoner under kørsel ikke kan anbefales.«

Der er ikke rejst tvivl om, at brug af håndholdte mobiltelefoner under kørsel reducerer førerens koncentration om trafikken.

I den forbindelse bemærkes det også, at en *enig* Færdselssikkerhedskommission har anbefalet, at førere, der agter at benytte mobiltelefon under kørsel, får installeret håndfri betjening.

Videre bemærkes, at forslaget ikke er et generelt forbud mod at samtale med mobiltelefon under kørsel, men et forbud for føreren mod den risikofyldte brug af *håndholdte* mobiltelefoner under kørsel.

Et forbud for føreren mod brug af håndholdte mobiltelefoner under kørsel kan være vanskeligt at håndhæve, f.eks. – såfremt der er flere personer i bilen – at konstaterer, hvem der har brugt den håndholdte mobiltelefon.

Dette er imidlertid også og nok i højere grad situationen allerede i dag, når det skal bevises, at der foreligger en overtrædelse af færdselslovens § 3,

hvorefter den udviste adfærd, f.eks. brugen af mobiltelefoner, forårsagede fare eller forvoldte skade for andre.

Et forbud som det, regeringen lægger op til, behøver ikke at vanskeliggøre, at der tilgår politiet oplysninger om trafikulykker, anmeldelser af lovovertrædelser, f.eks. spritkørsel, såfremt der sker installation, der muliggør håndfri betjening. Samtidig vil det fortsat være muligt f.eks. at køre ind på en rasteplads eller holde ind til siden, hvor det trafikalt er forsvarligt, for at foretage disse opkald.

I tilknytning til et forbud mod førerens brug af håndholdte mobiltelefoner under kørsel foreslås en bemyndigelsesbestemmelse for trafikministeren til at fastsætte nærmere regler om brug af teledstyr under kørsel. En sådan bemyndigelse vil sikre, at trafikministeren i fremtiden kan fastsætte nærmere regler for brug af andet teledstyr under kørsel, hvilket kan være hensigtsmæssigt og nødvendigt set i relation til den teknologiske udvikling, der er på området.

Hensigten med bemyndigelsesbestemmelsen er at skabe mulighed for trafikministeren til at regulere området for brug af andet teledstyr i køretøjer, f.eks. hvis forskning og/eller ulykkesstatistikken tilsiger en sådan regulering.

Det kan i den forbindelse blive nødvendigt med særlige regler for f.eks. førere af udrykningskøretøjer m.v.

Forud for udstedelse af sådanne nye bestemmelser vil der naturligvis blive foretaget en høring af relevante myndigheder og organisationer.

Til nr. 11

Betegnelsen »orienterende køreprøve« har siden indførelsen ved færdselsloven af 1976 været brugt som betegnelsen for den køreprøve, der foretages som en kontrol af førerens kørefærdighed i forbindelse med en frakendelse af førerretten.

Da den orienterende køreprøve af føreren med rette opleves som en kontrolforanstaltning, foreslås betegnelsen ændret til »kontrollerende køreprøve«.

Til nr. 12

Efter de gældende regler er det en forudsætning for generhvervelse af førerretten efter en ubetinget frakendelse, at ansøgeren består en orienterende køreprøve. Denne køreprøve består af en teoretisk og en praktisk prøve og gennemføres efter samme retningslinier som en almindelig køreprøve. Der stilles i dag ikke krav om forudgående køreundervisning i forbindelse med indstilling til orienterende køreprøve.

Efter forslaget åbnes der mulighed for at fastsætte krav om, at generhvervelse af førerretten efter ubetinget frakendelse som følge af spiritus- eller promillekørsel betinges af, at ansøgeren forinden aflæggelsen af en kontrollerende køreprøve gennemgår fornyet køreundervisning i form af et kursus om alkohol og trafik.

En undervisningsplan for en sådan køreundervisning kunne udformes efter følgende retningslinier:

1. Trafikantadfærd (svarende til afsnit 4 i den nuværende undervisningsplan for køreuddannelsen til almindelig personbil).
2. Virkningerne af spirituskørsel (detaljeret indlæring af mulige konsekvenser af spirituskørsel, eksempelvis ved billedbeskrivelse af dødsulykker eller ved besøg på skadestuer).
3. Manøvrer på vej med særlig vægt lagt på kendskab til ulykker (delvis anvendelse af afsnit 7 i den nugældende undervisningsplan).
4. Forberedelse til køreprøve (svarende til afsnit 9 i den nugældende undervisningsplan).

Samme undervisningsplan kan udformes således, at planen eventuelt også vil kunne anvendes i forbindelse med generhvervelse af førerretten efter andre grove færdselsforseelser.

Indførelse af en undervisningsplan som beskrevet vil formentlig indebære et undervisningsforløb for generhvervelse af 10-12 timers varighed i kombineret teoretisk og praktisk køreundervisning.

Til nr. 13

Ændringen er en konsekvens af forslaget om indførelse af et krav om fornyet køreundervisning forud for afholdelse af køreprøve for personer, hvis førerret har været frakendt ubetinget som følge af spiritus- eller promillekørsel. Disse personer skal ikke kunne undslå sig fra kravet om køreundervisning og kontrollerende køreprøve, selv om de efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af kørekort, måtte have bestået en køreprøve.

Til nr. 14

Der skal i dag ikke aflægges en orienterende køreprøve efter en betinget frakendelse af førerretten som følge af promillekørsel med en alkoholpromille over 0,80, selv om det må lægges til grund, at personer, der har kørt promillekørsel, har vist manglende agtpågivenhed med hensyn til bilkørsel og spiritusforbrug. Uanset at denne manglende agtpågivenhed udover en bøde alene sanktioneres i form af en *betinget* frakendelse af førerretten, bør det ved samme lejlighed sikres, at føreren er i besiddelse af tilstrække-

ligt kendskab til reglerne, således som det er tilfældet i forbindelse med betinget frakendelse i øvrigt.

Forslaget lægger således op til, at der indføres et krav om kontrollerende køreprøve også efter de nævnte tilfælde af promillekørsel, selv om forholdet alene har medført betinget frakendelse. Om betegnelsen »kontrollerende køreprøve« henvises til bemærkningerne til nr. 11.

Ved forslaget lægges der endvidere op til, at der skal aflægges en kontrollerende køreprøve i tilfælde af betinget frakendelse af førerretten ved spirituskørsel under særlig formildende omstændigheder, hvor der ikke i dag skal aflægges en orienterende køreprøve.

Til nr. 15

Forslaget er en sproglig konsekvens af forslaget i nr. 14.

Til nr. 16

Ved forslaget indføres der hjemmel for trafikministeren til at fastsætte nærmere bestemmelser om indholdet af den køreundervisning, som, jf. forslaget under nr. 12, for fremtiden bliver en betingelse for generhvervelse af førerretten efter en ubetinget førerretsfrakendelse.

Under bemærkningerne til nr. 12 er indholdet for en sådan undervisning nærmere skitseret.

Til nr. 17

Det har igennem længere tid været et ønske fra veteranbilkubberne, at der bliver gennemført en ordning, hvorefter ejere af biler og motorcykler indregistreret første gang før 1. april 1958 kan anskaffe og anvende historisk korrekte emaljenummerplader på sådanne køretøjer.

Forslaget bemyndiger trafikministeren til at fastsætte de nærmere regler for en sådan ordning.

En historisk korrekt nummerplade vil være en nummerplade, som er fremstillet med hvide bogstaver på sort emaljegrund, og hvor registreringsnummeret er angivet med de indtil 1. april 1958 anvendte bogstavkoder for geografisk tilhørsforhold efterfulgt af et løbenummer.

Det er hensigten at etablere en ordning, hvorefter Dansk Veteranbilklub angiver kendingsbogstav og pladetype og i hvert enkelt tilfælde indestår for, at der er tale om en historisk korrekt nummerplade. Rigspolitiet skal tildele pladen løbenummer. Ved anskaffelse af emaljenummerplader vil der således ikke blive samme valgfrihed, som der er ved ønskenummerplader med hensyn til tal- og bogstavkombinationer.

Nummerpladerne skal følge køretøjet og ikke ejeren, hvilket vil sige, at ejeren mister nummerpladen ved afmelding ligesom ved almindelige nummerplader, og en eventuel udskiftning af nummerpladerne – f.eks. på grund af flytning (disse nummerplader har geografisk tilhørsforhold) – skal ske på ejerens foranledning og bekostning.

Der vil i typografisk henseende blive tale om 4 forskellige nummerplader for perioden frem til 1. april 1958. Pladerne skal fremstilles ved Rigspolitietis foranstaltning.

I lighed med hvad der gælder for administrationen af ønskenummerpladeordningen, indeholder forslaget hjemmel til, at trafikministeren kan bestemme, at Rigspolitichefens afgørelser i disse sager ikke kan påklages.

Til nr. 18

Af de nuværende regler om brug af styrthjelm fremgår, at børn under 12 år ikke har pligt til at anvende styrthjelm under kørsel på motorcykel, jf. færdselslovens § 81, stk. 3, modsætningsvis.

Styrthjelme skal ifølge Trafikministeriets bekendtgørelse af 22. juni 1995 om styrthjelme være mærket. Uanset at bestemmelsen nævner flere former for mærkning, findes der kun E-godkendte styrthjelme på markedet.

En styrthjelm kan E-godkendes, såfremt den opfylder og produceres i henhold til ECE-regulativ 22 om ensartede forskrifter om godkendelse af styrthjelme for førere og passagerer på motorcykler og knallerter. Det fremgår af regulativet, at styrthjelme med en diameter på mindst 48 cm kan E-godkendes.

I forbindelse med udarbejdelsen af Trafikministeriets bekendtgørelse af 22. juni 1995 om styrthjelme blev det overvejet, hvorvidt der skulle indføres krav om, at børn under 12 år skulle anvende fastspændte styrthjelme i forbindelse med kørsel på motorcykel. I den forbindelse fik Trafikministeriet fra Motorcykelbranchens Landsforbund oplyst, at der ikke produceres styrthjelme til børn under 12 år.

Efterfølgende har Trafikministeriet fået oplyst, at sådanne styrthjelme produceres og er E-godkendt, men at de i almindelighed ikke forhandles i Danmark.

Sundhedsstyrelsen har oplyst, at børn i 8 års alderen, efter styrelsens vurdering, har en struktur i hals og nakke, der er tilstrækkeligt udviklet til at tåle den belastning, som en styrthjelm medfører ved deceleration.

Sundhedsstyrelsen har derfor ingen indvendinger mod, at aldersgrænsen for børns brug af styrthjelm under kørsel på motorcykel nedsættes til 8 år.

På baggrund af disse oplysninger foreslås aldersgrænsen for pligt til at anvende styrthjelm under kørsel på motorcykel nedsat fra 12 til 8 år.

Bestemmelsen foreslås først ikraftsat den 1. januar 1998, således at hjelmene kan være i handelen, før påbudet træder i kraft.

Til nr. 21

Ved lov om ændring af færdselsloven, lov nr. 317 af 17. maj 1995, indførtes en ny bestemmelse (§ 88a), hvorefter trafikministeren bl.a. kan fastsætte regler, der helt eller delvis fritager personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering og standsning fastsat i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1.

Disse bestemmelser skal afløse de gældende bestemmelser i Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 1. august 1988.

De gældende regler indebærer, at parkeringsrestriktioner er lempeligere for de personer med handicap, der har opnået særlig tilladelse hertil. Tilladelse gives ved tildeling af et særligt invalideskilt.

Invalideskiltet tildeltes indtil 31. december 1995 af Bolig-, Motor- og Hjælpebideludvalget (BMH).

Da BMH's virksomhed ophørte med udgangen af 1995, blev dets opgaver overtaget af De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI) fra 1. januar 1996.

BMH's, nu DSI's, afgørelser har efter praksis kunnet påklages til Færdselsstyrelsen.

Det betyder, at den gældende ordning i praksis har været administreret af en privat organisation, der ikke er omfattet af forvaltningslovens regler. Færdselsloven indeholder ikke hjemmel til at delegerer opgaver efter loven til private organisationer.

Der har ikke hidtil været udtrykkelig hjemmel til, at en privat organisation varetager denne opgave.

Formålet med ændringen er at sikre udtrykkelig hjemmel til en sådan delegation, således at ordningen kan fortsætte. Samtidig indføres der hjemmel til, at trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om den private administration af bestemmelserne.

Disse regler skal sikre, at administration udøves i overensstemmelse med forvaltningslovens regler om offentlig forvaltning (partshøring, begrundelse m.v.).

Endvidere er det hensigten at fastsætte bestemmelser om, at den private organisations afgørelser kan påklages til trafikministeren. I praksis skal klagerne behandles af Færdselsstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 215 af 22. marts 1994 om henlæggelse af beføjelser til Færdselsstyrelsen.

Endelig skal der fastsættes regler for betaling for tilladelsen, således at den private organisation kan få udgifterne ved administrationen og fremstilling af

skilte m.v. dækket af ansøgerne i forbindelse med udlevering af skiltene.

Til nr. 23

Førstegangsbrugstyveri af en bil straffes normalt med bøde på 3.000 kr. Brugstyveri i kombination med spirituskørsel, der medfører frihedsstraf, vil normalt ikke medføre en forhøjelse af straffen for spirituskørslen. Brugstyveri i kombination med spirituskørsel, der alene medfører bødestraf, vil derimod medføre en forhøjelse af bøden.

Det er politiets erfaring, at der er højere risiko for uheld, herunder uheld, der indebærer personskade, når spirituskørsel foregår i en brugsstjålet bil. I disse tilfælde vil der således ofte være tale om mere ufor-sigtig kørsel, idet formålet typisk ikke blot er trans-port.

Den generelle risiko, der kan være forbundet med, at spiritus- eller promillekørsel foregår i et brugsstjålet køretøj, bør modvirkes ved et strafferetligt værn i form af forhøjet straf, og forslaget lægger derfor op til, at der i disse tilfælde skal ske *en skærpelse af straffen (men ikke frakendelsestiden) for spiritus- eller promillekørsel til næste straffosition*. I tilfælde, hvor normalstraffen er bøde (svarende til en nettomånedsløn), skal den således stige til en skærpet bøde eller til frihedsstraf. Er normalstraffen frihedsstraf, skal denne være længere.

Efter forslaget vil eksempelvis straffen for et førstegangstilfælde af spirituskørsel med en promille på mellem 1,51-2,00 skærpes fra bøde (svarende til en nettomånedsløn) til 14 dages hæfte, hvis kørslen foregår i en brugsstjålet bil. Er der tale om et anden-gangstilfælde af spirituskørsel med samme promille, stiger straffen fra 14 til 20 dages hæfte. Nedenfor er i skematisk form gengivet det strafniveau, som efter forslaget i de typiske tilfælde vil kunne komme i anvendelse ved spiritus- og promillekørsel med brugsstjålet køretøj:

Promille	Straf
----------	-------

1. gangstilfælde:

a. Uden skærpende omstændigheder

0,51-1,20	(Skærpet) bøde
1,21-1,50	10 dages hæfte
1,51-2,00	14 dages hæfte
2,01-2,50	20 dages hæfte
2,51-	30 dages hæfte

b. Med skærpende omstændigheder

0,51-1,20	10 dages hæfte
1,21-1,50	14 dages hæfte

1,51-2,00	20 dages hæfte
2,01-2,50	30 dages hæfte
2,51-	40 dages hæfte

2. gangstilfælde:

a. Uden skærpende omstændigheder

0,51-1,50	14 dages hæfte*
1,51-2,00	20 dages hæfte*
2,01-2,50	30 dages hæfte*
2,51-	40 dages hæfte*

b. Med skærpende omstændigheder

0,51-1,50	20 dages hæfte*
1,51-2,00	30 dages hæfte*
2,01-2,50	40 dages hæfte*
2,51-	50 dages hæfte*

3. gangstilfælde

0,51-2,50	Minimum 40 dages hæfte**
2,51-	50 dages fængsel

* Forhøjes med hæfte i 10 dage ved kørsel i frakendelsestiden.

** Forhøjes til 30 dages fængsel ved kørsel i frakendelsestiden.

Foruden fastsættelse af straf efter færdselsloven for spiritus- eller promillekørsel samt eventuelt endvidere for kørsel uden at have erhvervet eller generhvervet førerret, jf. forslaget § 1, nr. 24, skal det indgå i strafudmålingen, at der tillige skal fastsættes en straf efter straffelovens § 293, stk. 1, for brugstyveri.

Som ovenfor anført straffes brugstyveri i førstegangstilfælde (over 18 år) med en bøde på 3.000 kr. I gentagelsestilfælde er straffen ofte frihedsstraf. Ved pådømmelse af spiritus- eller promillekørsel i en brugsstjålet bil skal der således efter straffelovens § 88 udmåles en fællesstraf. Straffens størrelse vil bero på en konkret bedømmelse i hvert enkelt tilfælde af blandt andet den tiltaltes forstraffe og personlige forhold.

Til nr. 24

Straffen for kørsel uden at have erhvervet kørekort er som udgangspunkt bøde.

Ifølge Rigsadvokatens bødekatolog er udgangspunktet for de første 4 tilfælde af kørsel uden at have erhvervet kørekort bøde fra 1.200 kr. den første gang til 3.000 kr. den fjerde gang. Først ved femtegangskørsel uden kørekort idømmes frihedsstraf (sædvanligvis hæfte i 7 dage). Derefter stiger frihedsstraffens længde gradvis.

Kørsel i frakendelsestiden straffes med bøde, som i førstegangstilfældene almindeligvis svarer til en månedes nettoløn, dog mindst 1.000 kr., svarende til bødestraffen for en førstegangsspirituskørsel med en alkoholfremille mellem 1,21 og 2,00.

I gentagelsestilfælde stiger straffen til hæfte eller fængsel i indtil 1 år, således at der i andengangstilfælde normalt idømmes 14 dages hæfte.

En stor del af de alvorligste ulykker, hvor spiritus er involveret, er forvoldt af personer uden førerret. Således havde 24 % af førerne i 501 ulykker i 1994, der medførte dræbte eller alvorligt skadede personer, ikke erhvervet eller generhvervet førerret.

Kørsel uden kørekort optræder i forbindelse med spirituskørsel ofte som manglende generhvervelse af førerretten *efter frakendelsestidens udløb*. Kørsel uden nogensinde at have erhvervet kørekort eller modtaget køreundervisning må generelt betragtes som mere risikofyldt end kørsel, der foretages af en person, som tidligere har haft kørekort, og som kører uden at have erhvervet retten til at føre bil efter en frakendelse.

Hensynet til retshåndhævelsen medfører dog, at kørsel i frakendelsestiden må anses som grovere end de øvrige tilfælde af kørsel uden at have generhvervet førerret, og at straffen i disse tilfælde må være højere. Dette er også tilfældet i den aktuelle strafudmålingspraksis.

Det bør imidlertid søges imødegået, at der på grund af beskedne bøder for kørsel uden at have erhvervet eller generhvervet førerret »spekuleres« i ikke at gå til køreprøve.

Gennemsnitsudgiften til køreundervisning ved førstegangserhvervelse af kørekort ligger i dag sædvanligvis på 8-10.000 kr. for en nybegynder, mens udgiften er væsentligt lavere ved generhvervelse af kørekort, hvor der i dag ikke er undervisningspligt, og hvor generhververen typisk vil kunne nøjes med én eller få timers undervisning før aflæggelse af køreprøven. I begge tilfælde kommer derudover udgifter til indhentelse af en lægeattest samt betaling for afholdelse af køreprøve (p.t. 500 kr., som efter forslaget § 1, nr. 33, for kontrollerende prøver hæves til 750 kr.)

Forslaget skal derfor også ses i sammenhæng med den foreslåede undervisning ved køreprøver efter ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spiritus- eller promillekørsel, jf. nr. 12, hvorfor det er af stor betydning, at kørsel uden førerret begrænses mest muligt.

Ved forslaget lægges der op til, at bødestraffen for overtrædelse af færdselslovens § 56, stk. 1, skærpes, således at bødens størrelse som udgangspunkt i højere grad end i dag kommer til at stå i forhold til de

udgifter, der er forbundet med at erhverve eller generhverve kørekort. På denne baggrund anses en bøde med et udgangspunkt på 5.000 kr. som passende i førstegangstilfælde og med en forhøjelse heraf i gentagelsestilfælde, således at bøden i andengangstilfælde stiger til 6.000 kr., i tredjegangstilfælde stiger til 7.500 kr. og i fjerdegangstilfælde stiger til 10.000 kr. Ved femtegangskørsel uden kørekort idømmes som i dag hæfte (7 dage), hvorefter frihedsstraffens længde stiger gradvis.

Nedenfor sammenlignes i skematisk form gældende strafpraksis med forslagets indstilling til kommende strafpraksis:

	<i>Gældende straf</i>	<i>Forslagets straf</i>
1. gang	1.200 kr.	5.000 kr.
2. gang	stigende	6.000 kr.
3. gang	til	7.500 kr.
4. gang	3.000 kr.	10.000 kr.
5. gang	7 dages hæfte	7 dages hæfte

Til nr. 25

Bestemmelsen fastsætter hjemmel til at straffe overtrædelser af forslaget nr. 10 om brug af håndholdte mobiltelefoner med bøde. Der henvises til bemærkningerne til nr. 10 (ny § 55 a).

Til nr. 26

I henhold til færdselslovens §§ 42 og 43 eksisterer der 3 former for hastighedsgrænser: 1) generelle hastighedsgrænser for kørsel i tættere bebygget område (50 km/t), for kørsel uden for tættere bebygget område (80 km/t) og for kørsel på motorvej (110 km/t), 2) lokalt fastsatte hastighedsgrænser og 3) køretøjsbestemte hastighedsgrænser; f.eks. må hastigheden for busser aldrig overstige 80 km/t, for lastbiler må hastigheden aldrig overstige 70 km/t, i bymæssig bebyggelse dog ikke over 50 km/t, selvom der lokalt er fastsat en højere hastighedsgrænse, og for biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg må hastigheden aldrig overstige 70 km/t, hvis der er tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn.

I medfør af færdselslovens § 118, stk. 3, som blev indført ved lov nr. 283 af 29. april 1992, udmåles der for alle køretøjer en skærpet bøde ved hastigheds-overtrædelser på motorvej med en hastighedsgrænse på 100 km/t eller derover. Det samme gælder for lastbiler også på den øvrige del af vejnettet, hvilket i forarbejderne til ovennævnte lovændring (FT 1990-91, tillæg A sp. 4155), er begrundet med, at selvom hyppigheden af uheld for lastbiler m.v. stort set var den samme som uheldshyppigheden for personbiler, var antallet af dræbte ved disse uheld flere

gange større, end tilfældet var for uheld med personbiler.

Det fremgår ligeledes af forarbejderne, at tanken bag det skærpede bødeniveau i henhold til færdselslovens § 118, stk. 3, er, at bøderne skal afspejle den risikoforøgelse, som hastighedsoverskridelsen medfører. Der skete derfor i forbindelse med lovændringen en omlægning af bødeberegningen i sager om hastighedsovertrædelser, således at der tages udgangspunkt i den procentuelle overskridelse af den aktuelle hastighedsgrænse, og således at bødeberegningen sker efter en progressivt stigende skala. Denne beregningsmetode anvendes, hvad enten der er tale om overskridelse af en generel hastighedsgrænse, en lokalt fastsat hastighedsgrænse eller en køretøjsbestemt hastighedsgrænse.

Baggrunden for den særligt skærpede bødetakt ved hastighedsovertrædelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t eller derover er i forarbejderne herudover forklaret med miljømæssige og energimæssige hensyn.

Der er imidlertid rejst kritik af de skævheder i bødetakterne, som bestemmelsen medfører.

En konsekvens af, at det i forbindelse med lovændringen i 1992 blev besluttet at lade vejens karakter (motorvej) være afgørende for bødestørrelsen, er, at bøden for en given procentvis overtrædelse af en køretøjsbestemt hastighedsgrænse for andre køretøjer end lastbiler er større ved kørsel på motorvej end ved kørsel på den øvrige del af vejnettet, hvor uheldsrisikoen alt andet lige er større.

Rigspolitichefen har i forbindelse med ovenstående kritik efter anmodning fra Trafikministeriet indhentet erfaringsmateriale om anvendelsen af færdselslovens § 118, stk. 3.

I den forbindelse har Rigspolitichefen foretaget en opgørelse over antallet af sager, som Rigspolitichefens Færdselspoliti i perioden fra 12. oktober 1995 til 25. oktober 1995 har behandlet vedrørende anvendelsen af færdselslovens § 118, stk. 3.

Opgørelsen viste, at der i perioden er behandlet i alt 4.510 sager om hastighedsovertrædelser for alle køretøjer.

Der blev i alt på motorvej optaget 417 rapporter. Heraf var de 59 rapporter optaget som følge af hastighedsovertrædelser med person- og varebil med påhængskøretøj, og de 61 skyldtes hastighedsovertrædelser i forbindelse med lastbilkørsel. Herudover blev der optaget 7 rapporter i forbindelse med buskørsel og 290 rapporter for hastighedsovertrædelser med personbiler.

Antallet af rapporter optaget i forbindelse med hastighedsovertrædelser på almindelige landeveje og motortrafikveje beløb sig til i alt 1.241. Heraf blev

der optaget rapport i 36 tilfælde med person- og varebil med påhængskøretøj, 89 rapporter i forbindelse med lastbilkørsel, 2 rapporter i forbindelse med buskørsel og 1.114 i forbindelse med personbilkørsel.

For så vidt angår hastighedsovertrædelser i tættere bebygget område er der i perioden optaget 2.852 rapporter, heraf omhandlede 43 rapporter person- og varebil med påhængskøretøj, 69 rapporter omhandlede lastbiler, 10 rapporter omhandlede busser og 2.730 rapporter omhandlede personbiler.

Rigspolitichefen har i forbindelse hermed oplyst, at kontrollen lå en uge efter hastighedskampagnen »Hastighed i by«, og en del rapporter og dermed anvendte ressourcer til rapportskrivning hidrører fra målinger i tættere bebygget område.

Det bemærkes endvidere, at den valgte og relativt korte periode næppe kan anses for helt dækkende for anvendelsen af færdselslovens § 118, stk. 3, idet efterårsferie, fravær til andre tjenstlige opgaver, sagsbehandlingen ved hastighedskampagnen og samtidigt afholdte lokale hastighedskampagner, hvor Rigspolitichefens Færdselspoliti har medvirket, har haft indflydelse på rapportoptagelserne.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har over for Trafikministeriet oplyst, at totalrisikoen, dvs. den risiko, som en trafikant i et transportmiddel påfører sig selv og andre, er højest for varebil (6,14 dræbte eller tilskadekomne pr. 10 mio. km), for busser (2,80), for lastbiler (1,74) og for personbiler (1,64). Det har ikke været muligt for Rådet for Trafiksikkerhedsforskning at beregne risikotal for person- eller varebil med påhængskøretøj.

Som det fremgår af en udtalelsen fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, er den risiko, som en trafikant i et transportmiddel påfører sig selv og andre, størst for de køretøjstyper, hvor der i færdselsloven allerede i dag er fastsat køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

Det findes på denne baggrund færdselssikkerhedsmæssigt uhensigtsmæssigt, at det alene er lastbiler, der pålignes en skærpet bøde for overtrædelse af hastighedsgrænserne på det almindelige vejnet.

Således foreslås det, at der for busser og personbiler med en tilladt vægt på ikke over 3.500 kg med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, ligeledes udmåles en skærpet bøde for overtrædelse af hastighedsgrænserne på det øvrige vejnet.

Det vil medføre, at der for alle køretøjstyper, for hvilke der er fastsat en køretøjsbestemt hastighed, udmåles en skærpet bøde for hastighedsovertrædelser ikke blot på motorveje men også på det øvrige vejnet.

Det er hensigten, at der skal gælde samme bødeniveau som for lastbiler og lastbilvognet, der, som anført i bemærkningerne til lovforslaget forud for færdselsloven af 24. august 1992, er fastsat således:

Hastighedsoverskridelse

under 20 %	600 kr.
Fra 20 %, men under 30 %	900 kr.
Fra 30 %, men under 40 %	1.300 kr.
Fra 40 %, men under 50 %	1.700 kr.
Fra 50 %, men under 60 %	2.200 kr.
Fra 60 %, men under 70 %	2.900 kr.
Fra 70 %, men under 80 %	3.600 kr.
Fra 80 %, men under 90 %	4.500 kr.
Fra 90 %, men under 100 %	5.600 kr.
100 % eller mere	6.800 kr.

For hastighedsovertrædelser på mere end 70 % vil der efter forslaget § 1, nr. 41, tillige ske betinget frakendelse af førerretten.

Til nr. 27

Ved lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven er der fastsat regler om strafansvar for juridiske personer.

Med nævnte lov er der indført nogle generelle bestemmelser om kollektivansvar i straffeloven. De nye regler omfatter også lovovertrædelser, der begås af staten, kommuner og kommunale fællesskaber, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse.

Det er ved lovens vedtagelse forudsat, at allerede gældende bestemmelser om hjemmel til selskabsansvar ændres ved førstkommende lejlighed.

Forslaget imødekommer denne forudsætning.

Til nr. 28

Efter færdselslovens § 119 a, stk. 1, kan sager om promille- og spirituskørsel afgøres udenretligt, såfremt det skønnes, at forholdet ikke vil medføre større straf end bøde, hvis den pågældende erkender sig skyldig i overtrædelser og vedtager, dels en bøde, dels en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten.

I forslaget § 1, nr. 41, foreslås indført en bestemmelse om, at førerretten skal frakendes betinget, når hastighedsgrænserne overskrides med mere end 70%.

En sådan frakendelse kan, når der ikke er tale om sager om promille- og spirituskørsel, alene ske efter retssag ved dom.

Da det efter forslaget nu udtrykkeligt fastsættes i loven, at en hastighedsoverskridelse på mere end 70% vil medføre en betinget frakendelse af kørekortet, og der således ikke i forbindelse med sådanne

overtrædelser skal foretages en retlig vurdering af, om overtrædelser har fremkaldt fare for skade på person eller ting, foreslås det, at disse sager, som sager om promille- og spirituskørsel, kan afgøres udenretligt, hvis den pågældende erkender sig skyldig og erklærer sig rede til at betale en nærmere fastsat bøde samt vedtager en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten.

Til nr. 29

Færdselslovens § 119 b, giver justitsministeren – nu trafikministeren i henhold til kongelig anordning af 25. januar 1993 – hjemmel til efter forhandling med Advokatrådet at fastsætte vederlag for offentlige forsvareres bistand i visse sager om spiritus- eller promillekørsel.

Da det er justitsministeren, der i medfør af retsplejelovens § 733, stk. 1, beskikker offentlige forsvarere, er Justitsministeriet og Trafikministeriet enige om, at det er mest hensigtsmæssigt, at justitsministeren fastsætter de omhandlede vederlag til offentlige forsvarere.

Formålet med bestemmelsen er således at præcisere, at kompetencen til at fastsætte disse honorarer tilbageføres til justitsministeren.

Til nr. 30

Efter § 122 kan justitsministeren – nu trafikministeren – bestemme, at parkeringskontroller overdrages til særlige parkeringskontrollører ansat under politiet.

Da de særlige parkeringskontrollører efter § 122 skal ansættes under politiet, der hører under justitsministeren, er det naturligt, at der forinden forhandles med justitsministeren.

Ændringsforslaget fastslår en pligt til sådanne forhandlinger.

Til nr. 31

Ved forslaget præciseres det, at ikke alene teori-prøven men tillige den praktiske prøve til erhvervs-mæssig personbefordring til kategori D (bus) kan afvikles som en kombineret prøve sammen med køre-prøven til kategori D.

Samtidig understreges det i overensstemmelse med den ændring af kørekortbekendtgørelsen, der trådte i kraft den 1. juli 1996 som gennemførelse af Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort, at lastbil og bus er to selvstændige kørekortkategorier, som nu kræver aflæggelse af hver sin prøve i modsætning til retsstillingen før den 1. juli 1996, hvor et såkaldt »stort« kørekort til kategori C (lastbil) eller D (bus) omfattede begge kategorier.

Til nr. 32

Ved forslaget præciseres det, at der ved en »køreprøve« til stor motorcykel og almindelig bil med stort påhængskøretøj udelukkende er tale om en praktisk prøve.

Til nr. 33

Der henvises til bemærkningerne til nr. 11 om den nærmere baggrund for forslaget om, at betegnelsen »orienterende køreprøve« foreslås ændret til »kontrollerende køreprøve«.

Ved forslaget forhøjes samtidig betalingen for kontrollerende køreprøve fra p.t. 500 kr. til 750 kr. Dette beløb reguleres første gang pr. 1. januar 1998, jf. § 124 r. Baggrunden for forhøjelsen er, at de administrative omkostninger forbundet ved afholdelse af kontrollerende køreprøve efter en frakendelse af førerretten, jf. forslagens nr. 14, er højere end omkostningerne ved afholdelse af køreprøve, hvilket bør afspejle sig i prisen. Den gældende regel, hvorefter der ikke skal ske betaling for første kontrollerende køreprøve – medmindre der er tale om prøver, der aflægges efter frakendelse af førerretten – foreslås opretholdt.

Til nr. 34 og 35

Udover de i dag kendte tilfælde, hvor et duplikatkørekort skal udstedes i anledning af, at det oprindelige kørekort er bortkommet eller beskadiget, eller i anledning af, at kørekortindehaveren ønsker ændringer anført i kørekortet, har der i forbindelse med forberedelserne til overgangen til kørekort af EF-model i overensstemmelse med Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort vist sig interesse for at ombytte allerede udstedte, gyldige kørekort af den hidtidige danske kørekortmodel til kørekort af den kommende EF-model af kreditkorttypen.

Forslaget har til formål at skabe sikker hjemmel for, at der for en sådan frivillig ombytning, som ikke skyldes, at det oprindelige kørekort er bortkommet eller beskadiget, eller hvor ønsket om udstedelse af et duplikatkørekort ikke kan begrundes med, at kørekortindehaveren ønsker ændringer anført i kørekortet, kan kræves betaling.

Bestemmelsen skal administreres af Rigspolitichefen, der vil kunne træffe særlige administrative foranstaltninger med henblik på den praktiske tilrettelæggelse af sådanne frivillige ombytninger af kørekort.

Til nr. 36

Ændringen foreslås som følge af, at der også kan ske godkendelse af køretøjers indretning og udstyr i

henhold til forordning. For at opnå, at der også kan kræves betaling for godkendelser, der sker i henhold til forordning, er det nødvendigt med hjemmel hertil i færdselsloven.

Til nr. 37 og 39

Historisk korrekte emaljenummerplader vil have en kulturhistorisk værdi. Hertil kommer, at veteran-køretøjer typisk er samlere objekter, hvorfor det anses for rimeligt, at prisen for de historisk korrekte nummerplader som udgangspunkt holdes på samme niveau som prisen for almindelige nummerplader.

Imidlertid er fremstilling af emaljenummerplader dyrere end fremstilling af almindelige nummerplader. På denne baggrund foreslås det, at der for de historisk korrekte emaljenummerplader skal betales et beløb udover prisen for almindelige nummerplader, således at den samlede pris dækker de særlige produktionsomkostninger, der er forbundet med fremstilling af sådanne plader. Rigspolitiet har i juli 1994 indhentet tilbud fra den sædvanlige nummerpladeproducent, der dengang anslog produktionsprisen til knap 400 kr. (382,06 kr.) pr. stk., hvori yderligere skulle indregnes afskrivning af investering i værktøjer m.v.

Om selve ordningen med emaljenummerplader (historisk korrekte nummerplader) henvises til bemærkningerne under nr. 17.

Til nr. 38

Trafikministeren kan i medfør af færdselslovens § 73, stk. 1, nr. 2, fastsætte bestemmelser om nummerplader.

Der har vist sig at være behov for en tredje nummerplade, idet en del stativer, der kan monteres bag på biler ved transport af f.eks. cykler, barnevogne, kørestole og andet gods, tildækker bilens nummerplader, baglygter, stoplygter og blinklys, hvilket er i strid med færdselslovens § 82, stk. 1, 2. pkt. Ved anvendelse af en tredje nummerplade i lygtetændingstiden skal nummerpladen være monteret med nummerpladebelysning. Det kan således være nødvendigt at montere den tredje nummerplade på en særlig lygtebro med nummerpladebelysning samt baglygter, stoplygter og blinklys.

Ordningen med en tredje nummerplade vil være frivillig, idet et alternativ er at transportere gods på et stativ, hvor nummerplade og lygter ikke tildækkes, f.eks. på bilens tag, og hvor anvendelse derfor ikke krænker forbudet i færdselslovens § 82 mod tildækning af lygter og nummerplader.

Baggrunden for forslaget om, at en yderligere nummerplade skal fremstilles og forhandles af det

offentlige, er, at udformningen af pladerne skal være ensartet, og kvaliteten skal opfylde de krav, som må stilles til plader, som skal kunne identificere det pågældende køretøj. En fravigelse herfra vil belaste politiet bl.a. med en række kontrolopgaver. Hertil kommer, at privat fremstillede plader vil kunne misbruges f.eks. som erstatningsplader, ligesom der kan opstå tvivl om ejerforholdet til en sådan nummerplade i forbindelse med inddragelse ved misbrug.

Færdselslovens § 124 j opregner typer af nummerplader, for hvilke der skal ske betaling. Den foreslåede ændring tilføjer en ny nummerpladetype, der klart skal adskille sig fra andre nummerplader for at sikre, at den ikke anvendes på andre registreringspligtige køretøjer.

Forslaget medfører direkte udgifter for staten til fremstilling af en sådan nummerplade. Rigspolitichefen har i december 1991 indhentet tilbud fra den sædvanlige nummerpladeproducent, der dengang afgav et tilbud om at levere en rektangulær rød nummerplade med rød ramme og røde bogstaver for 78,50 kr. pr. stk. Hertil kommer udgifter i forbindelse med administration og kontrol.

Baggrunden for, at prisen for de foreslåede nye nummerplader bliver 100 kr. pr. stk., er, at ordningen ikke forøger statens udgifter til færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger og kontrol. Ordningen forventes at blive udgiftsneutral for det offentlige.

Prisen for en tredje nummerplade er endvidere fastsat under hensyn til, at der er tale om en ekstra nummerplade, der kun kan anvendes efter, at der er betalt for et sæt nummerplader.

Kostprisen giver grundlag for, at brugen af tredje nummerplade fremmes mest muligt.

Til nr. 40

Det foreslås, at betalingen for syn, omstillingssyn, en tredje nummerplade og grundprisen for historisk korrekte nummerplader satsreguleres i lighed med andre betalinger fastsat i færdselsloven.

Til nr. 41

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, skal retten til at føre motordrevet køretøj frakendes føreren af et sådant køretøj, såfremt han »under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor«. Bestemmelsen svarer i det væsentlige ordret til den tidligere færdselslovs § 70 a, stk. 1, nr. 1, som affattet ved lov nr. 270 af 26. juni 1975.

Fra praksis i forbindelse med overtrædelse af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, kan således næv-

nes tilsidesættelse af vigepligtsregler, højre- og venstrevingsager, fremkørsel mod rødt lys, påkørsel af fodgænger i fodgængerfelt, overhaling og overskridelse af spærrelinie, hastighedsovertrædelser, mangler ved køretøj og forsætlig påkørsel. Det skal i den forbindelse bemærkes, at opremsningen ikke er udtømmende.

Ved overtrædelse af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, frakendes førerretten som udgangspunkt betinget, jf. § 126, stk. 2.

Efter retspraksis, der går tilbage til tiden før gennemførelsen af lov nr. 270 af 26. juni 1975, og som har været fulgt af begge landsretter, sker der sædvanligvis førerretsfrakendelser ved hastighedsovertrædelser, når hastigheden har været dobbelt så høj som tilladt eller højere. Retstilstanden er beskrevet i overensstemmelse hermed i bemærkningerne til den ved lov nr. 283 af 29. april 1992 gennemførte ændring af færdselsloven, jf. Folketingstidende 1991/92 tillæg A sp. 4271.

I retspraksis såvel forud for som efter gennemførelsen af lov nr. 270 af 26. juni 1975 har der – svarende til de gengivne bemærkninger i Folketingstidende 1974/75 tillæg A sp. 1995-96 – ikke været stillet krav om, at kørslen i det konkrete tilfælde har fremkaldt en farlig situation for personer eller ting.

Højesteret har i 4 sager (II 340/1994, II 145/1994, II 146/1994 samt II 13/1994) alle afsagt den 20. december 1994 vedrørende fortolkningen af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, udtalt, at anvendelsesområdet for førerretsfrakendelse som følge af hastighedsovertrædelser fastlægges i overensstemmelse med den nævnte praksis, herunder at frakendelsen ikke er betinget af, at det godtgøres, at personer eller ting har været udsat for konkret fare. I forbindelse med sådanne hastighedsovertrædelser kan de nærmere omstændigheder ved kørslen eller vejforholdenes beskaffenhed herefter kun begrunde, at frakendelse undlades, hvis ganske særlige forhold gør sig gældende.

Som ovenfor nævnt vil førerretsfrakendelse efter den foreliggende retspraksis sædvanligvis finde sted, når der har været tale om en overtrædelse af den højst tilladte hastighed med 100%.

Ifølge retspraksis kan førerretsfrakendelse ligeledes ske, når hastigheden ikke har været dobbelt så høj som den tilladte hastighed. Det gælder udover i gentagelsestilfælde navnlig i situationer, hvor forekomst af konkret fare, ulempe samt vej- og oversigtsforhold spiller en rolle i vurderingen af spørgsmålet om, hvorvidt førerretten skal frakendes ved en hastighedsovertrædelse på mindre end 100%.

Sammenhængen mellem hastigheder og trafikulykker er veldokumenteret både fra danske og

udenlandske undersøgelser. Det kan således med ret stor sikkerhed beregnes, at en nedsættelse af gennemsnitshastigheden på det danske vejnet til et niveau, der svarer til de nuværende hastighedsgrænser, vil kunne reducere det årlige antal dræbte med mindst 100 og det årlige antal tilskadekomne med ca. 1.500.

For høj hastighed er således en af de hyppigste uheldsårsager – om ikke den hyppigste – i Danmark.

For at fastslå, at hastighedsovertrædelser er uacceptable, og da disse overtrædelser fortsat er skyld i alt for mange alvorlige færdselsulykker, bør bestemmelsen skærpes, således at førerretten frakendes ved hastighedsovertrædelser på mere end 70%, hvilket er baggrunden for, at der tilføjes et nyt nr. 2 i færdselslovens § 126, stk. 1.

Bestemmelsen omfatter både overtrædelse af de generelle hastighedsbestemmelser i lovens § 42, de køretøjsbestemte hastighedsbestemmelser i lovens § 43 samt lokale hastighedsbestemmelser fastsat af politiet i medfør af lovens § 92.

Forslaget har ikke til hensigt at ændre den øvrige praksis for anvendelsen af § 126, stk. 1, nr. 1, eller dennes anvendelsesområde.

Førerretsfrakendelse bør således fortsat ske i en række tilfælde, selvom hastigheden ikke har overstegt den tilladte hastighed med 70%. Det gælder udover i gentagelsestilfælde bl.a. i situationer, hvor forekomst af konkret fare, ulempe samt vej- og overigtsforhold indgår i vurderingen af spørgsmålet om, hvorvidt førerretten skal frakendes ved en hastighedsovertrædelse på mindre end 70%.

Til nr. 43

Ændringen er en konsekvens af ændringen i nr. 41, hvor der indsættes et nyt nr. 2 i § 126, stk. 1.

Til nr. 44

Ved forslaget lægges der op til, at den hidtidige forsøgsordning med hensyn til generhvervelse af førerretten før frakendelsestidens udløb, hvor spiritus- eller promillekørslen udspringer af et reelt alkoholmisbrug, gøres permanent. I de almindelige bemærkninger til lovforslaget er der nærmere redegjort for baggrunden herfor.

I den gældende udformning af generhvervelsesbestemmelsen er ordningen forbeholdt førerretsfrakendelser på mindst 3 år og højst 10 år (ved frakendelse for bestandig har generhvervelsesspørgsmålet skullet bedømmes efter den generelle regel for generhvervelse efter lovens § 132, stk. 1).

Det indebærer, at det typiske anvendelsesområde for ordningen har været frakendelser for anden- og

trediegangskørsler, idet førstegangstilfældene sjældent vil give anledning til 3 års frakendelse, og fra og med fjerdegangstilfældene vil frakendelsen normalt ske for bestandig.

Ved forslaget lempes det tidsmæssige mindstekrav på 3 år med henblik på at muliggøre, at eksempelvis en førstegangsfrafrakendelse på 2½ år, hvor spirituskørslen må antages at have rod i et reelt alkoholmisbrug, omfattes af generhvervelsesordningen.

Endvidere lempes den nuværende begrænsning af ordningens anvendelsesområde til frakendelser af højst 10 års varighed, således at en frakendelse af førerretten for bestandig efter forslaget også vil blive omfattet af ordningen. En frakendelse af førerretten for bestandig vil efter forslaget således kunne indbringes for retten, såfremt de øvrige betingelser herfor er opfyldt, når 5 år af frakendelsestiden er forløbet.

Baggrunden for den foreslåede udvidelse af ordningen i nedadgående retning skyldes den hidtidige negative forskelsbehandling af domfældte med frakendelser mellem 2 og 3 år, som med rette har kunnet opfatte ordningen som en favorisering af personer, som har kunnet undskylde deres spirituspåvirkning med et alkoholmisbrug og derved i givet fald har kunnet undgå dels strafafsoning, dels i væsentlig grad førerretsfrakendelse mod at underkaste sig en afvænningsbehandling.

Til støtte for forslaget om at lade frakendelser for bestandig omfatte af ordningen taler, at der i de godt 5 år, hvor generhvervelsesordningen har været i kraft, har vist sig et behov for også at kunne lade personer, hvis førerret er frakendt for bestandig som følge af spiritus- eller promillekørsel, omfatte af ordningen.

Det er dog i begge tilfælde som hidtil fortsat en betingelse, at mindst 1½ år af frakendelsestiden skal være forløbet, ligesom den pågældende i mindst 1 år skal have overholdt en kontrolleret behandling mod alkoholmisbrug forud for sagens indbringelse for retten.

Forslaget om at lempe kravet til afvænningsbehandlingens længde fra 1½ år til 1 år, således at behandlingsperioden koordineres med Kriminalforsorgens benådningsordning for domfældte førere med et egentligt, behandlingskrævende alkoholmisbrug, vil efter Kriminalforsorgens opfattelse kunne motivere en større del af målgruppen til at gå i behandling. Fortabelsen af førerretten opfattes af mange som en betydelig mere indgribende reaktion på en spirituskørsel end en udmålt frihedsstraf, og muligheden for udover at undgå strafafsoning at kunne generhverve førerretten vil efter Kriminalforsorgens

opfattelse for mange være den »gulerod«, som bevirker, at de indleder en afvænningsbehandling.

Det er som hidtil endvidere en betingelse, at afvænningsbehandlingen nøje er fulgt, ligesom det er en forudsætning, at der ikke har været ført motorkøretøj, hvortil der kræves kørekort, i frakendelsesperioden.

Der bør normalt ikke stilles krav om, at en afvænningsbehandling skal ligge umiddelbart forud for sagens indbringelse for retten. Ved en frakendelse for eksempelvis 5 år, må det anses for mere formålstjenligt, at den pågældende hurtigst muligt indleder et behandlingsforløb i stedet for at vente hermed i 1½ år og dermed først påbegynde behandling kort før, at der udestår 1 år af de 2½ år, som i dette tilfælde vil være betingelsen for en generhvervelse efter bestemmelsen i § 132, stk. 2. Derved vil den pågældende efter dommen have al mulig grund til hurtigt at underkaste sig en afvænningsbehandling med henblik dels på muligheden for udsættelse og efterfølgende betinget benådning for frihedsstraffen, dels på muligheden for generhvervelse af førerretten før tiden.

Til nr. 45

Efter færdselslovens § 134, stk. 2, kan overtrædelse af visse bestemmelser i de øvrige nordiske landes færdselslovgivning begået i de pågældende lande straffes i Danmark, selvom der ikke foreligger en overtrædelse af dansk lovgivning.

Efter stk. 3 kan justitsministeren – nu trafikministeren – bestemme, at denne regel også skal gælde i forhold til andre lande.

Da bestemmelsen er begrænset af bestemmelserne i straffelovens §§ 7, 10, 10 a og 10 b, og da straffeloven henhører under justitsministerens område, bør beslutning herom kun ske efter forhandling med justitsministeren.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 1997.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 1, nr. 39, om årlig satsregulering får virkning fra 1. januar 1999.

Om tidspunktet for ikrafttrædelsen af nr. 18 (nedsættelse af alder for styrthjelmsbrug) henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 18.

Bestemmelsen i § 1, nr. 10, om brug af håndholdte mobiltelefoner foreslås dog at skulle træde i kraft den 1. juli 1998, således at ejerne af disse mobiltelefoner får en passende lang periode til at købe og installere en anordning, der muliggør håndfri betjening.

Ikrafttrædelsen af bestemmelsen i § 1, nr. 3, om, at trafikministeren kan fastsætte særlige regler om transport af personer på cykel og i cykelanhænger, foreslås overladt til trafikministerens nærmere bestemmelse, for derved at sikre, at bestemmelsen først træder i kraft samtidig med, at de af trafikministeren i en ny bekendtgørelse fastsatte regler herom kan træde i kraft.

Bestemmelsen i § 1, nr. 12 og 13, om fornyet køreundervisning i tilfælde af ubetinget frakendelse af kørekortet som følge af spiritus- eller promillekørsel, herunder undervisning om forholdet mellem alkohol og trafik, foreslås at skulle træde i kraft på et senere tidspunkt af hensyn til Færdselsstyrelsens udarbejdelse af rettelsesblade til undervisningsplanerne.

§ 1, nr. 4-6, 22 og 42 om nedsættelsen af promillegrænsen foreslås sat i kraft, når politiet råder over det nødvendige udstyr.

Ikrafttrædelsen af den beskrevne ordning om anskaffelse og anvendelse af historisk korrekte emalje-nummerplader og om en tredje nummerplade – § 1, nr. 17, 37, 38 og 39 – beror på indgåelse af aftale om fremstilling og levering af sådanne nummerplader. Rigspolitiet skønner, at ordningen vil kunne træde i kraft i løbet af 1997. Det foreslås derfor, at ikrafttrædelsen af § 124 j afventer, at leveringen af de særlige historisk korrekte nummerplader kan begynde.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, som ændret bl.a. ved lov nr. 98 af 9. februar 1994, lov nr. 382 af 18. maj 1994, lov nr. 317 af 17. maj 1995 og senest ved lov nr. 1123 af 20. december 1995, foretages følgende ændringer:

§ 1

1. § 14, stk. 6, ophæves.

§ 14. ---

Stk. 6. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om hyrevognes adgang til at benytte de for busser særligt anlagte baner.

2. § 37, stk. 5, affattes således:

»Stk. 5. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om betaling for eventuel politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet under afviklingen af de i stk. 1-3 nævnte løb.«

§ 37. ---

Stk. 5. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling for eventuel politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet under afviklingen af de i stk. 1-3 nævnte løb.

3. § 50, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. På en cykel må ikke befordres flere personer, end den er beregnet til. Trafikministeren kan fastsætte regler om transport af børn på cykel og personer i påhængsvogn (cykelanhænger) eller sidevogn, herunder regler om indretning af passagerers siddeplads og om cyklistens alder.«

§ 50. ---

Stk. 2. På en cykel må ikke befordres flere personer, end den er beregnet til. Dog må to børn under 6 år medtages på cyklen, når der er indrettet særlig siddeplads med beskyttelse mod hjulegerne, og cyklisten er fyldt 15 år.

4. I § 53, stk. 1, tilføjes efter »1,20 promille«: »eller tilsvarende alkoholkoncentration i udåndingsluften«.

§ 53. For spirituskørsel straffes den, som fører eller forsøger at føre et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen overstiger 1,20 promille.

5. I § 53, stk. 3, ændres »0,80 promille« til: »0,50 promille«.

6. I § 53, stk. 3, indsættes efter »0,50 promille«: »eller tilsvarende alkoholkoncentration i udåndingsluften«.

§ 53. ---

Stk. 3. For promillekørsel straffes den, som uden at være skyldig i spirituskørsel fører eller forsøger at føre et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen overstiger 0,80 promille.

7. I § 53 indsættes som stykke 4:

»Stk. 4. Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om, hvilke alkoholkoncentrationer i udåndingsluften, der svarer til alkoholkoncentrationen i blodet.«

8. I § 55 indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:
 »*Stk. 3.* Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om anvendelse af udstyr til måling af udåndingsluften.«

Stk. 3 bliver herefter *stk. 4*.

9. § 55, *stk. 3*, der bliver *stk. 4*, affattes således:
 »*Stk. 4.* Justitsministeren fastsætter bestemmelser om de i *stk. 1* og *2* nævnte prøver og undersøgelser.«

§ 55. ---

Stk. 2. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at han har overtrådt § 53 eller § 54, *stk. 1* eller *2*, eller han nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve. Angår mistanken andre forhold end spirituspåvirkning, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge. Det samme gælder ved mistanke om spirituspåvirkning, når særlige omstændigheder taler derfor.

§ 55. ---

Stk. 3. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om de i *stk. 1* og *2* nævnte prøver og undersøgelser.

10. Efter § 55 indsættes:

»*Brug af mobiltelefon og andet teleudstyr*

§ 55 a. Førere af køretøjer må under kørsel ikke benytte sig af håndholdte mobiltelefoner.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om brug af andet teleudstyr og lignende under kørsel.«

11. I § 60, *stk. 2*, ændres 2 steder »orienterende« til: »kontrollerende«.

12. I § 60, *stk. 2*, indsættes efter *1. pkt.*:

»Har førerretten været frakendt ubetinget som følge af spiritus- eller promillekørsel, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, såfremt ansøgeren forinden har modtaget fornyet køreundervisning og har bestået en kontrollerende køreprøve.«

13. I § 60, *stk. 2*, indsættes efter »Har domfældte«: »i andre tilfælde end de i *2. pkt.* nævnte«.

§ 60. ---

Stk. 2. Har førerretten været frakendt ubetinget, kan retten efter frakendelsestidens udløb kun generhverves, såfremt en orienterende køreprøve bestås. Køreprøven kan aflægges før frakendelsestidens udløb. Den praktiske prøve kan dog tidligst aflægges 1 måned før frakendelsestidens udløb. Har domfældte bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til tiltalen, skal orienterende prøve ikke aflægges, såfremt prøven er bestået inden for det sidste år før frakendelsestidens udløb og inden for det sidste år før ansøgningen om generhvervelse af kørekort.

14. I § 60, *stk. 3*, ændres 2 steder »orienterende køreprøve« til: »kontrollerende køreprøve«, og *3. pkt.* ophæves.

15. I § 60, *stk. 3, 4. pkt.*, der bliver *3. pkt.*, ændres »heller« til: »dog«.

§ 60. ---

Stk. 3. Er førerretten blevet frakendt betinget, skal føreren inden for en frist, der fastsættes af politiet, aflægge en orienterende køreprøve. Førerretten inddrages, såfremt prøven ikke bestås, eller vedkommende undlader at medvirke til den. Orienterende køreprøve skal dog ikke aflægges, hvis frakendelsen er sket i medfør af § 125, *stk. 2, 2. pkt.*, eller § 126, *stk. 1, nr. 2*. Orienterende køreprøve skal heller ikke aflægges, såfremt domfældte har bestået en køreprøve efter det forhold, der gav anledning til frakendelsen.

16. § 60, *stk. 4*, affattes således:

»*Stk. 4.* Trafikministeren fastsætter bestemmelser om indholdet af køreundervisningen i forbindelse med generhvervelse af førerretten efter en ubetinget frakendelse, jf. *stk. 2, 2. pkt.*, og om kontrollerende køreprøve, herunder om inddragelse af førerretten i medfør af *stk. 3*.«

§ 60. ---

Stk. 4. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om orienterende køreprøve, herunder om inddragelse af førerretten i medfør af *stk. 3*.

Bilag til f. t. l. vedr. færdselsloven

17. Efter § 73 a indsættes:

»§ 73 b. Trafikministeren kan fastsætte regler om køretøjsejeres adgang til at anvende historisk korrekte emaljenummerplader.

Stk. 2. Trafikministeren kan bestemme, at den endelige administrative afgørelse vedrørende anmodninger om historisk korrekte emaljenummerplader træffes af Rigspolitichefen.«.

18. I § 81, stk. 3, ændres »12 år« til: »8 år«.

§ 81. ---

Stk. 3. Føreren skal påse, at passagerer, der er fyldt 12 år, men endnu ikke 15 år, anvender fastspændt styrthjelm.

19. § 85, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af transporter, der kræver tilladelse efter stk. 2.«.

§ 85. ---

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling af gebyr for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af transporter, der kræver tilladelse efter stk. 2.

20. § 86, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Trafikministeren fastsætter bestemmelser om blokvognskørsel og kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om betaling af gebyr for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådanne transporter.«.

§ 86. ---

Stk. 2. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om blokvognskørsel og kan fastsætte bestemmelser om betaling af gebyr for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådanne transporter.

21. I § 88 a indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Trafikministeren kan henlægge administrationen af de efter stk. 1 fastsatte regler om fritagelse af visse personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering

og standsning til en privat organisation og i forbindelse hermed fastsætte nærmere regler om klageadgang, betaling for organisationens udstedelse af tilladelser, samt i øvrigt fastsætte regler for organisationens virksomhed i forbindelse med administrationen af opgaverne.«

§ 88 a. Trafikministeren kan for at imødekomme særlige behov for personer med handicap dispensere fra reglerne i denne lovs kapitel 1-14, når det findes færdselsikkerhedsmæssigt forsvarligt. Trafikministeren kan endvidere fastsætte regler, der helt eller delvis fritager personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering og standsning fastsat i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, og fritager visse personer med handicap for betaling for køreprøver, nummerplader samt syn i medfør af kapitel 17 a.

22. I § 117, stk. 1, indsættes efter »2,00 promille«: »eller tilsvarende alkoholkoncentration i udåndingsluften,«

§ 117. Spirituskørsel med motorkøretøj, registreringspligtig knallert, traktor eller motoredskab straffes med bøde. Har alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen oversteg 2,00 promille, er straffen hæfte eller fængsel indtil 1 år.

23. I § 117 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Spiritus- og promillekørsel, der foregår ved uberettiget brug af et motorkøretøj, en registreringspligtig knallert, en traktor eller et motoredskab, jf. straffelovens § 293, stk. 1, straffes med bøde eller under skærpene omstændigheder med hæfte eller fængsel indtil 1 år.«.

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 5 og 6.

24. I § 117, stk. 4, der bliver stk. 5, indsættes som 2. pkt.:

»Ved udmåling af bøde for overtrædelse af § 56, stk. 1, og § 63 a tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsiget økonomisk fordel.«.

§ 117. ---

Stk. 3. Promillekørsel straffes med bøde. Det samme gælder spirituskørsel med ikke

registreringspligtig knallert. Er den skyldige tidligere dømt for spiritus- eller promillekørsel, kan straffen dog stige til hæfte eller fængsel indtil 1 år.

Stk. 4. Overtrædelse af § 9, stk. 1, § 54, stk. 1, § 56, stk. 1, § 62, stk. 1 og § 63 a, straffes med bøde eller under skærpene omstændigheder med hæfte eller fængsel indtil 1 år.

Stk. 5. Den, som fører motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, til trods for at retten til at være eller blive fører af sådant køretøj er frataget den pågældende ubetinget, straffes med bøde. I gentagelsestilfælde kan straffen stige til hæfte eller fængsel indtil 1 år.

25. § 118, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 54, stk. 2-4,«: » § 55 a, stk. 1,«

§ 118. Med bøde straffes den, der:

- 1) overtræder § 3, stk. 1 og 2, §§ 4-8, § 9, stk. 2, § 10, § 12, §§ 14-52, § 54, stk. 2-4, § 60, stk. 5, § 62, stk. 2 og 3, §§ 63-65, § 67, § 70, stk. 1 og 2, § 72, §§ 74-75, §§ 80-82, § 83 a, § 84, stk. 2, §§ 86-88, § 97-99 og § 105

26. § 118, stk. 3, 3. pkt., affattes således:

»Ved hastighedsovertrædelser begået ved kørsel med lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, vogntog bestående af sådanne lastbiler og registreringspligtige påhængskøretøjer, busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, ledbusser eller biler med tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, udmåles ligeledes en skærpet bøde.«.

§ 118. ---

Stk. 3. Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 skal der tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastighedsovertrædelse medfører. Ved hastighedsovertrædelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover udmåles en skærpet bøde. Ved hastighedsovertrædelser begået ved kørsel med lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, eller vogntog bestående af sådanne lastbiler og registreringspligtige påhængskøretøjer udmåles ligeledes en skærpet bøde.

27. § 118, stk. 7, affattes således:

»*Stk. 7.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«.

§ 118. ---

Stk. 7. Er en overtrædelse begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

28. § 119 a, stk. 1, indsættes efter »promillekørsel«: »eller en sag om overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2.«

§ 119 a. Såfremt en sag om spiritus- eller promillekørsel ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan anklagemyndigheden i stedet for at indlevere anklageskrift til retten tilkendegive sigtede, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt han erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i tilkendegivelsen angivet bøde samt vedtager betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten i et i tilkendegivelsen nærmere angivet tidsrum.

29. § 119 b, 2. pkt., affattes således:

»Justitsministeren fastsætter efter forhandling med Advokatrådet takster for forsvareres vederlag i de pågældende sager.«.

§ 119 b. I forbindelse med tilkendegivelser efter § 119 a, stk. 1, skal politiet vejlede den sigtede om, at han, inden han tager stilling til spørgsmålet om vedtagelse, kan få bistand af en offentlig forsvarer, jfr. § 733, stk. 1, i lov om rettens pleje. Justitsministeren fastsætter efter forhandling med Advokatrådet takster for forsvarerens vederlag i de pågældende sager.

30. § 122, 1. pkt., affattes således:

»Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren bestemme, at det inden

for bestemte områder overdrages særlige parkeringskontrollører, der ansættes under politiet, helt eller delvis at varetage kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1.«.

§ 122. Justitsministeren kan bestemme, at det inden for bestemte områder overdrages særlige parkeringskontrollører, der ansættes under politiet, helt eller delvis at varetage kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om parkeringskontrollørernes virksomhed.

31. § 124 a, stk. 1, 2. pkt., affattes således:

»Afholdes køreprøve til erhvervsmæssig personbefordring samtidig med køreprøve til bus, betales 490 kr. for hver af prøverne.«.

§ 124 a. For afholdelse af køreprøve betales 490 kr. Afholdes teoriprøve til erhvervsmæssig personbefordring samtidig med teoriprøve til stor lastbil og bus, betales 490 kr. for hver af prøverne.

32. I § 124 a, stk. 2, ændres »køreprøver« til: »praktiske prøver«.

§ 124 a. ---

Stk. 2. For køreprøver til stor motorcykel og almindelig bil med stort påhængskøretøj betales 220 kr.

33. § 124 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. For kontrollerende køreprøve betales 750 kr. For første kontrollerende køreprøve betales dog ikke, medmindre prøven aflægges i medfør af § 60, stk. 2 eller stk. 3.«.

§ 124 a. ---

Stk. 3. For orienterende køreprøve betales 490 kr. For første orienterende køreprøve betales dog ikke, medmindre prøven aflægges i medfør af § 60, stk. 2 eller stk. 3.

34. § 124 c, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) for udstedelse af duplikatkørekort,«

35. § 124 c, stk. 1, nr. 3, ophæves.

Nr. 4 og 5 bliver herefter nr. 3 og 4.

§ 124 c. I følgende tilfælde betales 220 kr.:

- 1) ---
- 2) for udstedelse af duplikatkørekort i anledning af, at det oprindelige kørekort er bortkommet eller beskadiget,
- 3) for udstedelse af duplikatkørekort i anledning af, at kørekortindehaveren ønsker ændringer anført i kørekort,
- 4) for fornyelse af kørekort med kørelærergodkendelse og
- 5) for fornyelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, jf. dog stk. 5.

36. I § 124 i, 1. pkt., ændres »eller EF-direktiver« til: », EF-direktiver eller EF-forordninger«.

§ 124 i. For udstedelse af godkendelse af køretøjers indretning og udstyr i henhold til ECE-regulativer eller EF-direktiver (E- eller e-godkendelse) betales 2.500 kr. For samtidig udstedelse af E- og e-godkendelse betales 3.500 kr. For udstedelse af tillæg til E- eller e-godkendelse betales 1.000 kr.

37. I § 124 j, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »herunder«: »historisk korrekte emaljenummerplader,«.

38. I § 124 j, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.:

»For en tredje nummerplade, der kan anvendes ved transport af gods bag på personbiler og varebiler, betales 100 kr.«.

§ 124 j. For nummerplader, herunder grænse- og ønskenummerplader, betales 1.000 kr. for et sæt og 500 kr. for en enkelt plade. Nummerpladen udleveres dog uden betaling til politiets køretøjer.

39. Efter § 124 k, stk. 2, indsættes som nyt stykke:

»Stk. 3. For en historisk korrekt emaljenummerplade betales ud over det i § 124 j anførte beløb 900 kr., og for et sæt 1.800 kr.«.

§ 124 k. For retten til ønskenummerplader betales ud over det i § 124 j anførte beløb 6.200 kr., jf. § 73 a, stk. 2.

Stk. 2. For registrering af overførsel af ønskenummerplader fra et køretøj til et andet i medfør af de i henhold til § 73 a fastsatte forskrifter betales 300 kr.

40. I § 124 r, 1. pkt., indsættes efter »§ 124 e, stk. 1, 1. pkt.,«: »§ 124 g, stk. 1 og 2, « og »§ 124 j, stk. 1, 1. pkt.« ændres til: »§ 124 j, stk. 1, 1. og 2. pkt.«.

§ 124 r. De i § 121, stk. 5, § 124 a, stk. 1-3, § 124 c, stk. 1, § 124 e, stk. 1, 1. pkt., § 124 j, stk. 1, 1. pkt., § 124 m, stk. 1, § 124 o, stk. 1, og § 124 p, 1. pkt., nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 10 delelige kronebeløb, dog afrundes beløbet i § 124 p til nærmeste med 5 delelige beløb. Trafikministeren bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.

41. I § 126, stk. 1, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) har overskredet de tilladte hastigheder efter§§ 42 og 43 med mere end 70%,«.

42. § 126, stk. 1, nr. 2, der bliver nr. 3, affattes således:

»3) har gjort sig skyldig i promillekørsel med en alkoholconcentration i blodet under eller efter kørslen over 0,80 promille eller tilsvarende alkoholconcentration i udåndingsluften,«.

43. I § 126, stk. 2, nr. 2, ændres: »eller 2« til: »eller 3«.

§ 126. Retten til at føre de i § 125 nævnte køretøjer skal endvidere frakendes føreren af et sådant køretøj, såfremt han:

- 1) under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor,
- 2) har gjort sig skyldig i promillekørsel, eller
- 3) frakendelse findes begrundet ved beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj.

44. § 132, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Er førerretten frakendt som følge af spiritus- eller promillekørsel, kan spørgsmålet om generhvervelse dog indbringes for domstolene, når halvdelen af frakendelsestiden, dog mindst 1½ år, er forløbet. Såfremt førerretten i sådanne tilfælde er frakendt for bestandig, kan spørgsmålet om generhvervelse tidligst indbringes for domstolene, når 5 år af frakendelsestiden er forløbet. Generhvervelse af førerretten kan kun ske, såfremt den pågældende i mindst 1 år forud for sagens indbringelse for retten har overholdt en kontrolleret behandling mod misbrug af alkohol.«.

§ 132. ---

Stk. 2. Er førerretten som følge af spiritus- eller promillekørsel frakendt for 3 år eller derover, kan spørgsmålet om generhvervelse dog indbringes for domstolene, når halvdelen af frakendelsestiden er forløbet. I disse tilfælde kan førerretten gengives, såfremt den pågældende i mindst 1½ år forud for sagens indbringelse for retten har overholdt en kontrolleret behandling mod misbrug af alkohol.

46. § 134, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren bestemme, at stk. 2 skal finde anvendelse med hensyn til overtrædelser begået i andre stater end de nævnte.«.

§ 134. ---

Stk. 3. Justitsministeren kan bestemme, at stk. 2 skal finde anvendelse med hensyn til overtrædelser begået i andre stater end de nævnte.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 1997, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 1, nr. 18, træder i kraft den 1. januar 1998, § 1, nr. 10, træder i kraft den 1. juli 1998, og § 1, nr. 40, træder i kraft den 1. januar 1999.

Stk. 3. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3, 4, 5, 6, 12, 13, 16, 17, 22, 37, 38, 39 og 42.

Skriftlig fremsættelse (26. februar 1997)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Spiritus- og promillekørsel, mobiltelefoner m.v.).

(Lovforslag nr. L 176).

Forslaget indeholder en række skærper af lovens bestemmelser for at bedre færdselssikkerheden og nedbringe antallet af færdselsuheld, der dræber og kvæster mennesker.

Det er regeringens opfattelse, at alkohol og bilkørsel ikke hører sammen. Forslaget følger derfor op på den handlingsplan om "Spiritus - Spritdrab", som er udarbejdet af en arbejdsgruppe, jeg som justitsminister nedsatte i 1995 sammen med den daværende trafikminister.

Forslaget følger således arbejdsgruppens anbefalinger om skærpet straf for spiritus- og promillekørsel i brugsstjålet køretøj, skærpet straf for kørsel uden at have erhvervet eller genhvertvært kørekort, og om indførelse af krav om fornyet køreundervisning, når kørekortet er frakendt ubetinget som følge af spirituskørsel.

Endvidere skærpes sanktionerne for promillekørsel, således at også en betinget frakendelse af kørekortet medfører, at der skal aflægges en kontrollerende køreprøve. Det er således min opfattelse, at trafikanter, der har kørt promillekørsel med en alkoholkoncentration over 0,8, har udvist en adfærd, der gør det berettiget, at det ved en kontrollerende køreprøve sikres, at den pågældende trafikant er i besiddelse af tilstrækkeligt kendskab til færdselslovens regler. Hermed gives der et klart signal om, at kørsel med alkoholpromille over 0,8 er helt uacceptabelt.

Da udenlandske undersøgelser har vist, at for en gennemsnitsbilist med en promille på 0,5 er risikoen for færdselsuheld dobbelt så stor som for en bilist uden alkohol i blodet, og

da forsøg har vist, at mange af menneskets færdigheder, særligt evnen til at reagere på uforudsete hændelser, reduceres væsentligt ved en promille på 0,5, foreslås promillegrænsen nedsat fra 0,8 til 0,5.

I tilknytning hertil indføres der regler om, at promillen kan bestemmes ved måling af alkoholkoncentrationer i udåndingsluften. Disse målinger skal i vidt omfang erstatte blodprøver som middel til at bestemme, om de i loven fastsatte alkoholkoncentrationer er overskredet.

Sammenhængen mellem hastigheder og trafikulykker er veldokumenteret, og det kan med ret stor sikkerhed beregnes, at en nedsættelse af gennemsnitshastigheden på det danske vejnet til et niveau, der svarer til de gældende hastighedsgrænser, vil kunne reducere antallet af dræbte og tilskadedkomne ganske betydeligt.

Det er derfor regeringens opfattelse, at det ikke alene er spiritus- og promillekørsel, der er et alvorligt problem for færdselssikkerheden. Også hastighedsovertrædelser – især meget store hastighedsovertrædelser – er helt uacceptable. For at understrege dette indføres en bestemmelse om, at hastighedsovertrædelser på mere end 70 % af de fastsatte hastighedsgrænser skal medføre en betinget frakendelse af kørekortet, der følges op med efterfølgende kontrollerende køreprøve.

Herudover indeholder forslaget en række bestemmelser, der følger op på den tidligere trafikministers tilkendegivelser i Folketinget i forbindelse med Tingets behandling af forslag fra medlemmer af Tinget om brug af mobiltelefoner og kørsel med hyrevogne i busbaner.

Lovforslaget indeholder således et forslag om, at føreres brug af håndholdte mobiltelefoner forbydes, og et forslag om, at kompetencen til at tillade hyrevogne at benytte de for busser særlig anlagte baner flyttes fra trafikministeren til de lokale vej- og politimyndigheder.

Endelig indeholder forslaget en række ændringer, der vil gøre forholdene lettere for en-

kelte trafikanter. Reglerne om transport af børn på cykler smidiggøres, således at den gældende aldersgrænse på 6 år ophæves og vil blive afløst af regler, der i højere grad lægger vægt på barnets højde og vægt.

Samtidig indføres der er særlig tredje nummerplade, der især vil kunne bruges ved transport af cykler på en bil, hvilket gør det lettere lovligt at transportere cykler på almindelige personbiler.

Endelig imødekommer forslaget et ønske fra veteranbilklubberne om, at det bliver muligt for ejere af biler og motorcykler indregistreret før 1. april 1958 at anskaffe og benytte historisk korrekte emaljenummerplader.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale det til Tingets velvillige behandling.