

Endvidere ophæves lov nr. 508 af 29. november 1972 om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport samtidig med dette lovforslags vedtagelse, jf. forslaget § 4.

Det bemærkes, at der med bestemmelsen ikke gives trafikministeren bemyndigelse til at indgå internationale aftaler af større betydning uden Folketingets samtykke.

Efter den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 2, stk. 3, kan trafikministeren henlægge administrationen af køre- og hviletidsreglerne til anden offentlig myndighed eller til private. Der sker herved ingen ændringer i gældende ret, idet godkendelse af fartskriverværksteder samt eftersyn og justering af måleinstrumenter varetages af Force Institutet og Dansk Teknologisk Institut. Endvidere er en omfattende del af uddannelserne inden for køre- og hviletidsområdet i dag placeret i Arbejdsmarkedsstyrelsens AMU-centre.

Der henvises endvidere til bemærkningerne til nr. 4.

Til nr. 3

Det fremgår af § 117, stk. 1, at straffen for spirituskørsel med bl.a. motorkøretøjer, hvor alkoholkoncentrationen under eller efter kørslen ikke har oversteget 2,00 promille, er bøde. Efter den gældende § 117, stk. 2, nr. 3, kan straffen stige til hæfte eller fængsel indtil 1 år, hvis føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor.

Den nugældende § 117, stk. 2, nr. 3, foreslås ændret, da det findes hensigtsmæssigt, at straffen for spirituskørsel kan skærpes, hvis der samtidig er konstateret overtrædelse af bestemmelser, der er indeholdt i dels forslaget § 1, nr. 14, om ubetinget frakendelse af førerretten ved indgreb i hastighedsbegrænseren, dels § 1, nr. 15 og 16, om betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser og kørsel med overlæs.

Det bemærkes, at forslaget ikke ændrer retstilstanden vedrørende førerens tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden m.v., da bestemmelsen i § 126, stk. 1, nr. 1, omfatter dette forhold.

Det bemærkes endvidere, at det forudsættes, at sanktionspraksis kommer til at svare til den eksisterende praksis vedrørende § 117, stk. 2, nr. 3.

Til nr. 4

Efter de gældende bestemmelser kan der i forskrifter udstedt i medfør af loven fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler i forskrifterne.

Forslaget medfører, at der kan fastsættes bestemmelser om udmåling af en skærpet bøde, hvis der fore-

ligger en overtrædelse af bestemmelser i forskrifter vedrørende kørsel med en ikke-funktionsdygtig hastighedsbegrænser eller i forskrifter om største tilladte totalvægt (overlæs).

Stramningen omfatter både føreren og den registrerede ejer eller bruger.

For så vidt angår kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere følger ejerens eller brugerens ansvar af færdselslovens § 67, stk. 2. Efter bestemmelsen har ejeren eller brugeren ansvaret for, at køretøjet er i lovlig stand. I disse tilfælde finder strafferettens almindelige betingelser om tilregnelighed anvendelse, således at overtrædelsen skal kunne henføres til ejeren eller brugeren som forsætlig eller uagtsom, før der pålægges straf af bøde. I henhold til gældende retspraksis stilles der meget strenge krav til ejeren eller brugeren med hensyn til at dokumentere, at de på enhver tænkelig måde har sikret sig, at køretøjet er i lovlig stand.

For så vidt angår kørsel med overlæs følger ejerens eller brugerens ansvar af færdselslovens § 118, stk. 6. Efter denne bestemmelse kan der i forskrifter, der udstedes i medfør af § 85, stk. 1, pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Der er således i disse tilfælde tale om et objektivt strafansvar.

Som det fremgår af bemærkningerne nedenfor, vil der kunne pålægges en ejer eller bruger en skærpet bøde i forbindelse med anvendelse af det objektive strafansvar.

Hvis en hastighedsbegrænser er ude af funktion, vil køretøjet kunne køre mere end de 90 km i timen (lastbiler) eller 100 km i timen (busser), begrænseren skal være indstillet til, hvilket vil forøge risikoen for alvorlige uheld. På denne baggrund bør kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere anses for at være en grov forseelse. Bøderne bør afspejle den potentielle risiko for overskridelse af hastighederne, når hastighedsbegrænseren er ude af funktion.

Sanktionsniveauet for overtrædelse af bestemmelserne om hastighedsbegrænsere ligger i dag på bøder op til 1.000 kr. Kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere bør under hensyn til forseelsens grovhed ved udmåling af bøden sidestilles med en hastighedsoverskridelse på 70 pct. eller derover. Dette gælder både føreren og den registrerede ejer eller bruger af køretøjet. I gentagelsestilfælde foreslås udmålt en bøde på linie med en 100 pct. overskridelse af hastighedsgrænserne. Disse bødesatser er i dag på henholdsvis 3.600 kr. og 6.800 kr.