



Fremsat den 7. oktober 2026 af by-, land- og transportministeren Signe Munk

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse og syn af køretøjer

(Skærpelse af sanktionerne for farlig kørsel og vanvidskørsel, lempelse af klippekortordningen for udrykningsførere, dispensation ved tilladelser til særtransporter og opkrævning af vejafgiftsbøder)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 12. januar 2026, foretages følgende ændringer:

1. I § 86, stk. 1, indsættes efter »Kørsel med«: »særtransporter, herunder« og »politiets« ændres til: »Vejdirektoratets«.

2. I § 86 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Vejdirektoratet kan i forbindelse med udstedelse af tilladelse, jf. stk. 1, give dispensation til at fravige bestemmelserne i § 4, stk. 1, § 14, stk. 1 og 5, § 15, stk. 1-4, § 16, stk. 1 og 3-5, § 17, stk. 1, § 18, § 20, stk. 1, § 22, § 28, stk. 1 og 2, § 29, stk. 1, nr. 7-10, § 44, stk. 1 og 2, § 46, stk. 1-3, og § 48, hvis køretøjets samlede længde, bredde, højde, totalvægt, akseltryk eller dimensionerne på det transporterede gods ikke gør det muligt at gennemføre transporten i overensstemmelse med de pågældende regler.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

3. I § 86, stk. 2, der bliver stk. 3, indsættes efter »fastsætter bestemmelser om«: »særtransporter, herunder«.

4. I § 125, stk. 2, indsættes efter »Føreren skal«: », jf. dog stk. 6,«.

5. I § 125 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

»Stk. 6. Stk. 2, nr. 1-5, gælder ikke for førere af udrykningskøretøjer under udrykningskørsel, der er omfattet af regler udstedt i medfør af § 7, stk. 1, hvis betingelserne for at foretage udrykningskørsel er opfyldt, og forholdet ikke er omfattet af § 4, stk. 2, § 5, stk. 2, og § 55 a, stk. 1. 1. pkt. finder alene anvendelse ved overtrædelse af § 4, stk. 1, i forbindelse med fremkørsel mod rødt eller gult lyssignal i kryds, hvis føreren har nedsat hastigheden i tilstrækkeligt omfang til, at der straks kan standses for mulig tværgående trafik.«

Stk. 6 bliver herefter stk. 7.

6. I § 126, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »luft«: »eller har gjort sig skyldig i spirituskørsel, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2«.

7. I § 126, stk. 1, nr. 2, ændres »eller under« til: »under« og efter »stk. 2,« indsættes: »eller har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, nr. 2-4, eller § 54, stk. 2, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2,«.

8. I § 128, stk. 2, 2. pkt., indsættes efter »nr.«: »4 eller«.

9. I § 133 a, stk. 2, 1. pkt., ændres »eller i et forhold« til: », har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2, eller har gjort sig skyldig i et forhold«.

§ 2

I lov nr. 774 af 20. juni 2025 om godkendelse og syn af køretøjer foretages følgende ændringer:

1. Efter § 12 indsættes i *kapitel 4*:

»§ 12 a. Færdselsstyrelsen kan ved vejsiden foretage kontrol og opkrævning af endelig afgjorte og forfaldne bøder for overtrædelse af lov om vejafgift, hvis skyldneren og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet. Færdselsstyrelsen kan i den forbindelse anvise og ledsage køretøjet til et kontrolsted, som køretøjet ikke må forlade, før betalingsforholdet er afklaret.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse med hensyn til skyldnere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige.

Stk. 3. By-, land- og transportministeren kan fastsætte nærmere regler om kontrol og opkrævning efter stk. 1, herunder om at regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse ved kontrol og opkrævning efter stk. 1. By-, land- og transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om oversendelse af sager til kontrol og opkrævning.«

2. I § 36, *stk. 3*, udgår »ved syn ved vejsiden« og efter »stk. 1« indsættes: », eller § 12 a, stk. 1«.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2027.

Stk. 2. § 1, nr. 4 og 5, har virkning før lovens ikrafttræden på forhold, der er begået inden lovens ikrafttræden, men ikke endelig pådømt ved lovens ikrafttræden.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Skærpelse af de frakendelsesmæssige sanktioner for spiritus- og narkokørsel i forbindelse med uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse

2.1.1. *Gældende ret*

2.1.2. *By-, Land- og Transportministeriets overvejelser*

2.1.3. *Lovforslagets udformning*

2.2. Skærpelse af frakendelsesperioden ved særlig hensynsløs kørsel

2.2.1. *Gældende ret*

2.2.2. *By-, Land- og Transportministeriets overvejelser*

2.2.3. *Lovforslagets udformning*

2.3. Udvidet adgang til konfiskation af motordrevne køretøjer ved spiritus- og narkokørsel i forbindelse med uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse

2.3.1. *Gældende ret*

2.3.2. *By-, Land- og Transportministeriets overvejelser*

2.3.3. *Lovforslagets udformning*

2.4. Lempelse af frakendelsesmæssige sanktioner for førere af udrykningskøretøjer

2.4.1. *Gældende ret*

2.4.2. *By-, Land- og Transportministeriets overvejelser*

2.4.3. *Lovforslagets udformning*

2.5. Bemyndigelse til dispensation fra færdselsreglerne i forbindelse med gennemførelse af særtransporter, herunder blokvognskørsel

2.5.1. *Gældende ret*

2.5.2. *By-, Land- og Transportministeriets overvejelser*

2.5.3. *Lovforslagets udformning*

2.6. Færdselsstyrelsens kontrol og opkrævning af bøder for manglende betaling af vejafgift

2.6.1. *Gældende ret*

2.6.2. *By-, Land- og Transportministeriets overvejelser*

2.6.3. *Lovforslagets udformning*

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Klimamæssige konsekvenser

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

8. Forholdet til EU-retten

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Spiritus- og narkokørsel, som har medført meget alvorlige konsekvenser i form af dræbte eller alvorligt tilskadekomne, hører til blandt de mest triste og meningsløse færdselssager. I visse tilfælde rammer konsekvenserne ikke blot føreren selv, men også helt tilfældige mennesker.

Når spiritus- og narkokørsel har haft de alvorligste konsekvenser for andre sagesløse trafikanter, bør det også have ganske alvorlige konsekvenser for den spiritus- eller narkopåvirkede fører.

Lovforslaget indeholder på den baggrund en ændring af færdselslovens frakendelsesregler, således at en fører, der overtræder lovens regler om spiritus- eller narkokørsel og uagtsomt forvolder en anden persons død eller påfører andre betydelig legemsbeskadigelse, som det klare udgangspunkt altid vil skulle sanktioneres med en ubetinget frakendelse af førerretten i minimum tre år, uanset promillens størrelse eller mængden af euforiserende stoffer i blodet.

Lovforslaget indeholder også en ændring af færdselslovens konfiskationsregler, således at køretøjet i de pågældende tilfælde, som det klare udgangspunkt skal konfiskeres allerede i førstegangstilfælde og uanset ejerforhold.

Lovforslaget indeholder endvidere en ændring af frakendelsesreglerne for tilfælde af særlig hensynsløs kørsel, således at alle tilfælde af særlig hensynsløs kørsel som det klare udgangspunkt vil skulle sanktioneres med en ubetinget frakendelse af førerretten i minimum tre år.

Ved lov nr. 263 af 11. februar 2026, der trådte i kraft den 15. februar 2026, blev straffeloven ændret, således at der blandt andet indførtes en betydelig strafskærpelse på 33 pct. for uagtsomt manddrab, uagtsom betydelig legemsbeskadigelse og forsætlig fareforvoldelse, der begås i forbindelse med spirituskørsel og narkokørsel, særlig hensynsløs kørsel eller de groveste hastighedsovertrædelser.

De foreslåede ændringer af færdselsloven udgør, sammen med de ændringer af straffeloven, der blev gennemført ved lov nr. 263 af 11. februar 2026, et vægtigt initiativ mod vanvidskørsel og anden farlig kørsel og sender et tydeligt signal om, at denne form for afstumpet trafikadfærd ikke accepteres.

Lovforslaget adresserer endvidere de vilkår, som udrykningsberedskabet arbejder under.

Udrykningsberedskabet varetager samfundsmæssigt centrale opgaver, hvor hurtig og effektiv fremkomst ofte er afgørende for at redde liv og begrænse skade på personer eller ejendom. Samtidig indebærer udrykningskørsel særlige

færdselssikkerhedsmæssige risici, som nødvendiggør, at der fortsat stilles høje krav til udrykningsførerens agtpågivenhed og ansvarlighed i trafikken.

By-, Land- og Transportministeriet finder det imidlertid ikke rimeligt, at udrykningsførere under udførelsen af deres arbejde skal frygte at få klip i kørekortet på grund af mindre fejlvurderinger. Reglerne på området bør derfor sikre en bedre balance mellem hensynet til effektiv udrykningskørsel og hensynet til den generelle færdselssikkerhed.

Lovforslaget indeholder derfor en lempelse af klippekortordningen, hvorefter førere af udrykningskøretøjer ikke vil blive sanktioneret med et klip i kørekortet for relevante klipforseelser, hvis betingelserne for at foretage udrykningskørsel er opfyldt.

Derudover indeholder lovforslaget hjemmel til dispensation fra færdselsreglerne i forbindelse med gennemførelse af kørsel med særtransport, herunder blokvogn. Vejdirektoratet har oplyst, at direktoratet behandler over 30.000 ansøgninger om særtransporter om året. Vejdirektoratet har i de seneste år noteret sig en stigning af ansøgninger om særtransporter, hvor der søges om tilladelse til at køre i strid med færdselslovens regler.

Gennemførelsen af en række kørsler med særtransporter, herunder blokvognskørsler, kan på grund af transportens længde, bredde, højde, totalvægt, akseltryk eller godsets karakter i praksis kun gennemføres ved tilsidesættelse af en række bestemmelser i færdselsloven.

Et eksempel på, at kørsel med særtransporterne, herunder blokvognene, sker i strid med færdselslovens regler kan være, at blokvognen kører venstre om i en rundkørsel, da transportens kørekurver taler for denne løsning. Der kan også ske overskridelse af spærreflader, spærrelinjer og ubrudte kantlinjer m.m.

Det er derfor hensigten med lovforslaget, at der i forbindelse med Vejdirektoratets tilladelse, jf. færdselslovens § 86, stk. 1, kan gives dispensation til at fravige færdselsreglerne på en række områder, således at der kan ske gennemførelse af kørsel med særtransporter, herunder blokvogn.

Endelig indeholder lovforslaget en ændring af synsloven, hvorefter Færdselsstyrelsen får hjemmel til ved vejsiden at kontrollere og opkræve forfaldne og ubetalte bøder for manglende betaling af vejafgift hos udenlandske køretøjer. Den foreslåede ændring skal understøtte sikring af provenuet fra vejafgiftsordningen og medvirke til at sikre en mere effektiv opkrævning af ubetalte bøder for manglende betaling af vejafgift.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Skærpelse af de frakendelsesmæssige sanktioner for spiritus- og narkokørsel i forbindelse med uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse

2.1.1. Gældende ret

Efter færdselslovens § 53, stk. 1, må et motordrevet køretøj ikke føres eller forsøges ført af nogen, hvis alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen overstiger 0,50 promille, eller hvis alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter kørslen overstiger 0,25 mg pr. liter luft.

Efter færdselslovens § 53, stk. 2, nr. 1, må en almindelig bil (kategori B) ikke føres eller forsøges ført af nogen, hvis alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen overstiger 0,20 promille, eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter kørslen overstiger 0,10 mg pr. liter luft, hvis forholdet er begået inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af retten til at føre almindelig bil (kategori B). Efter § 53, stk. 2, nr. 2, betragtes kørsel eller forsøg på kørsel af almindelig bil (kategori B) med en alkoholpromille, der overstiger 0,20 promille, som spirituskørsel, hvis forholdet udgør en overtrædelse af eller forsøg på overtrædelse af § 56, stk. 1, 1. pkt., om kørsel uden erhvervet førerret.

Efter § 53, stk. 3, straffes føreren endvidere for spirituskørsel, hvis der er konkrete holdepunkter for at antage, at føreren har indtaget spiritus i et sådant omfang, at den pågældende har været ude af stand til at føre motordrevet køretøj på betryggende måde.

Efter § 54, stk. 1, må et motordrevet køretøj ikke føres eller forsøges ført af nogen, hvis blod under eller efter kørslen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som er klassificeret som farlige for færdselssikkerheden, herunder hash (THC), og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept.

Spirituskørsel og narkokørsel straffes med bøde og fængsel, jf. færdselslovens § 117, stk. 1 og 2. Spiritus- og narkokørsel sanktioneres endvidere med frakendelse af førerretten, jf. §§ 125 og 126.

For så vidt angår betinget frakendelse følger det af § 125, stk. 1, nr. 5, at føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, betinget skal frakendes førerretten, hvis føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel. Bestemmelsen gælder, når alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen er 1,20 promille eller derunder, eller når alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter kørslen er 0,60 mg pr. liter luft eller derunder.

Det fremgår endvidere af § 125, stk. 1, nr. 6, at føreren betinget skal frakendes førerretten, hvis føreren overtræder § 54, stk. 1, nr. 2 eller 4, ved at have indtaget THC i et sådant omfang, at indholdet af THC i blodet under eller efter kørslen overstiger 0,003 mg THC pr. kilogram blod, men ikke 0,009 mg THC pr. kilogram blod. Bestemmelsen omfatter også kørsel med THC i blodet, hvor indtagelse er

sket i henhold til en lovlig recept, men indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten, og overtrædelse af § 54, stk. 2 (føreevnekrævet), på grund af sygdom, mangel på søvn mv., hvor der ikke foreligger skærpende omstændigheder.

Hvis indholdet af THC i blodet under eller efter kørslen overstiger 0,001 mg THC pr. kilogram blod, men ikke overstiger 0,003 mg THC pr. kilogram blod, vil det medføre et klip i kørekortet, jf. § 125, stk. 2, nr. 6.

For så vidt angår ubetinget frakendelse følger det af § 126, stk. 1, nr. 1, at føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, ubetinget skal frakendes førerretten, når føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft.

Føreren skal endvidere ubetinget frakendes førerretten, hvis føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 1, nr. 1 (narkokørsel med undtagelse af THC-kørsel), eller § 54, stk. 1, nr. 2 (THC-kørsel), når indholdet af THC i blodet overstiger 0,009 mg pr. kilogram blod, eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 2 (føreevnekrævet).

Det fremgår af § 126, stk. 2, at der i stedet for ubetinget frakendelse kan ske betinget frakendelse af førerretten, hvis der foreligger særligt formildende omstændigheder.

Det følger af § 128, stk. 2, at ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, sker for et tidsrum af mindst 3 år, medmindre den ubetingede frakendelse sker i medfør af § 126, stk. 1 nr. 6, for forhold omfattet af § 125, stk. 2 eller 3.

Efter straffelovens § 241 a straffes den, der uagtsomt forvolter en andens død i forbindelse med spirituskørsel, overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 eller 2, særlig hensynsløs kørsel eller de groveste hastighedsovertrædelser for trafikdrab med fængsel i indtil 10 år.

Efter straffelovens § 249, stk. 1, straffes uagtsom betydelig legemsbeskadigelse under særligt skærpende omstændigheder med fængsel indtil 8 år. Efter § 249, stk. 2., skal det anses som en særligt skærpende omstændighed, hvis forholdet er begået i forbindelse med spirituskørsel, overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 eller 2, særlig hensynsløs kørsel, eller de groveste hastighedsovertrædelser.

Det forhold, at der i forbindelse med spirituskørsel eller narkokørsel er sket uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse under særligt skærpende omstændigheder, fører ikke i alle tilfælde i sig selv til, at der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten efter færdselslovens regler. Hvis alkoholpromillen har været 1,20 eller derunder, eller hvis THC-niveauet har været 0,009 mg pr. kilogram blod eller derunder, fører færdselslovens frakendelsesregler alene

til en betinget frakendelse eller et klip i kørekortet ved THC-kørsel med 0,003 mg THC pr. kilogram blod eller derunder, medmindre der foreligger sådanne konkrete omstændigheder, at det vurderes at være en overtrædelse af § 126, stk. 1, nr. 4, om særlig hensynsløs kørsel, eller eventuelt § 126, stk. 1, nr. 10 eller 11, om de groveste hastighedsovertrædelser.

Der kan blandt andet henvises til Østre Landsrets dom af 22. september 2025 (S 1832-24, utrykt), hvor der blev idømt en betinget frakendelse af førerretten, selvom føreren ved kørslen havde gjort sig skyldig i uagtsomt manddrab under påvirkning af THC på 0,0011 mg THC pr. kilogram blod.

Der kan endvidere henvises til Vestre Landsrets dom af 29. april 2024 (9. afd., S 2559-22, utrykt), hvor der ligeledes skete betinget frakendelse af førerretten, selvom føreren ved kørslen havde gjort sig skyldig i uagtsomt manddrab under påvirkning af THC på 0,0016 mg THC pr. kilogram blod.

I begge sager var niveauet af THC under den sanktionsmæssige grænse for betinget frakendelse og ville derfor isoleret set have medført et klip i kørekortet. Den betingede frakendelse skete således i medfør af § 125, stk. 1, nr. 1, der omhandler tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdsels-sikkerheden.

2.1.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Som anført i lovforslagets indledning under pkt. 1, hører tilfælde af spiritus- og narkokørsel, som har medført meget alvorlige konsekvenser i form af dræbte eller alvorligt tilskadekomne, til blandt de mest triste og meningsløse færdselssager. I visse tilfælde rammer konsekvenserne ikke blot føreren selv, men også helt tilfældige mennesker, og der kan derfor ikke være tvivl om, at spiritus- og narkokørsel er ganske utilstedeligt.

I tilfælde, der samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens bestemmelser om trafikdrab (§ 241 a) eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse under særligt skærpende omstændigheder (§ 249, stk. 1, jf. stk. 2), idømmes føreren derfor også ganske langvarige fængselsstraffe for overtrædelse af straffeloven.

Der forekommer dog tilfælde af sådanne sager, hvor færdselslovens frakendelsesregler alene kan føre til betinget frakendelse af førerretten eller klip i kørekortet.

Færdselslovens frakendelsesmæssige sanktionssystem er generelt tilrettelagt med henblik på at afspejle både overtrædelsens grovhed og den færdselssikkerhedsmæssige risiko. Det er dog By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at der ikke altid er den nødvendige sammenhæng mellem de fængselsstraffe, der idømmes for overtrædelse af straffelovens bestemmelser om trafikdrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse under særligt skærpende omstændigheder, og de frakendelsesmæssige sanktioner, der i de pågældende tilfælde følger af færdselsloven.

By-, Land- og Transportministeriet finder derfor, at en fører, der overtræder færdselslovens regler om spiritus- eller narkokørsel og uagtsomt forvolder en anden persons død eller påfører andre betydelig legemsbeskadigelse, som det klare udgangspunkt altid bør sanktioneres med en ubetinget frakendelse af førerretten, uanset promillens størrelse eller mængden af euforiserende stoffer i blodet.

Herved vil der blive skabt en bedre sammenhæng mellem straffen for overtrædelse af straffelovens regler og færdselslovens frakendelsesmæssige sanktioner i de tilfælde af spiritus- og narkokørsel, der har medført de mest alvorlige konsekvenser. Skærpelsen af de frakendelsesmæssige sanktioner vil samtidig være med til at understrege, at spiritus- og narkokørsel er særdeles forkasteligt.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås at ændre færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, således at der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten i tilfælde, hvor føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a, eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Den foreslåede ændring vil medføre, at spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet på over henholdsvis 0,50 promille (§ 53, stk. 1) og 0,20 promille (§ 53, stk. 2), men ikke over 1,20 promille, som under normale omstændigheder vil medføre en betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 5, fremover vil skulle sanktioneres med ubetinget frakendelse, når forholdet samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Det samme vil efter den foreslåede bestemmelse gøre sig gældende for den, der fører et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at den pågældende ikke kan føre køretøjet på betryggende måde, jf. § 53, stk. 3, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Det foreslås endvidere at ændre færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 2, således at der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten, når føreren har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, nr. 2-4, eller § 54, stk. 2, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Den foreslåede ændring vil medføre, at kørsel efter indtagelse af THC i et sådant omfang, at indholdet i blodet overstiger 0,001 mg THC pr. kilogram blod, men ikke overstiger 0,009 mg THC pr. kilogram blod, som efter normale omstændigheder vil medføre et klip i kørekortet eller en betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 6, og stk. 2, nr. 6, fremover vil skulle sanktioneres med ubetinget frakendelse, når forholdet samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil endvidere medføre, at der vil skulle ske ubetinget frakendelse af førerretten ved overtrædelse af føreevnekræteriet i § 54, stk. 2, hvis forholdet

udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Efter de gældende regler i § 128, stk. 2, vil frakendelsen skulle udmåles til mindst 3 år. Domstolene vil fortsat kunne udmåle en længere frakendelsesperiode under hensyn til de konkrete omstændigheder ved sagen, herunder skadevirkningerne ved kørslen. Det forudsættes således, at de pågældende sager behandles i overensstemmelse med gældende praksis for ubetinget frakendelse af førerretten ved spiritus- og narkokørsel.

2.2. Skærpelse af frakendelsesperioden ved særlig hensynsløs kørsel

2.2.1. Gældende ret

Efter færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4, skal der ske ubetinget frakendelse af førerretten, hvis føreren forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særligt hensynsløs måde (særlig hensynsløs kørsel).

Det centrale for anvendelsesområdet for § 126, stk. 1, nr. 4, er, at bestemmelsen skal anvendes ved kørsel, der er karakteriseret ved, at føreren bevidst sætter sig ud over hensynet til andre trafikanters sikkerhed, således at der stilles krav om en kvalificeret form for tilregnelser.

Ved lov nr. 534 af 27. marts 2021 blev der indført en række skærpede sanktioner for vanvidskørsel. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, jf. Folketingstidende 2020-21, tillæg A, L 127 som fremsat, side 4, at særlig hensynsløs kørsel omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, jf. § 118, stk. 10 (nu stk. 13), hører under afgrænsningen af de færdselsovertrædelser, som betegnes som vanvidskørsel.

Efter § 128, stk. 1, sker ubetinget frakendelse af førerretten for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år.

I medfør af § 128, stk. 2, sker ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel, overtrædelse af § 54, stk. 1 og 2 (narkokørsel), og § 126, stk. 1, nr. 10-13, for et tidsrum af mindst tre år.

Ubetinget frakendelse af førerretten på grund af særlig hensynsløs kørsel er ikke omfattet af de tilfælde, hvor den ubetingede frakendelse skal ske for et tidsrum af mindste tre år. Det indebærer, at der i tilfælde af ubetinget frakendelse som følge af særlig hensynsløs kørsel omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, kan fastsættes en frakendelsestid på ned til 6 måneder, jf. § 128, stk. 1.

Ubetinget frakendelse efter § 126, stk. 1, nr. 4, sker efter retspraksis ofte for en periode på tre år eller mere. Retsspraksis er imidlertid ikke entydig, og der findes flere eksempler på tilfælde af særlig hensynsløs kørsel, hvor førerretten er blevet frakendt i mindre end tre år.

Der kan eksempelvis henvises til Østre Landsrets dom af

28. februar 2023, Tidsskrift for Kriminalret 2023.198 [10. afd. S 2287-22], hvor tiltalte som passager havde skiftet plads med føreren af køretøjet, hvilket medførte, at køretøjet under førerskiftet slog så kraftigt ud, at køretøjet skiftede fra første vognbane til en buslomme og var ved at påkøre et busstoppested. Tiltalte blev fundet skyldig i særlig hensynsløs kørsel og blev blandt andet frakendt førerretten ubetinget i 6 måneder.

2.2.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Særlig hensynsløs kørsel omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, hører til blandt de mest alvorlige overtrædelser af færdselsloven. Adfærden indebærer en betydelig risiko for andre trafikanters liv og helbred og kan føre til alvorlige konsekvenser.

På trods af, at særlig hensynsløs kørsel omfatter kørsler af meget forskellig karakter, er det en grundlæggende betingelse, at føreren bevidst har sat sig ud over hensynet til andre trafikanters sikkerhed og kørt groft uforsvarligt.

Uanset om kørslen har medført konkrete skadevirkninger, er det By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at sådanne kørsler altid bør sanktioneres med en ubetinget førerretsfrakendelse af en periode på mindst tre år.

Herved vil det frakendelsesmæssige sanktionsniveau endvidere komme på niveau med sanktionsniveauet for de øvrige færdselsovertrædelser, der betegnes som vanvidskørsel.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås at tilføje en henvisning til § 126, stk. 1, nr. 4, i færdselslovens § 128, stk. 2, 2. pkt., således at ubetinget frakendelse i medfør af § 126, stk. 1, nr. 4, om særlig hensynsløs kørsel vil skulle ske for et tidsrum af mindst tre år.

Konkrete forhold vil fortsat kunne medføre, at der udmåles en længere frakendelsesperiode end tre år. Det vil for eksempel kunne være tilfældet på grund af konkrete forhold ved det enkelte kørselsforløb, at kørslen samtidig er sket i spiritus- eller narkopåvirket tilstand, ved samtidig overtrædelse af straffeloven eller på grund af tidligere forstraffe med relevans for sagen.

2.3. Udvidet adgang til konfiskation af motordrevne køretøjer ved spiritus- og narkokørsel i forbindelse med uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse

2.3.1. Gældende ret

Færdselslovens § 133 a, stk. 2-10, og 13, indeholder regler for obligatorisk konfiskation.

Efter § 133 a, stk. 2, 1. pkt., skal der ske konfiskation, hvis ejeren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration i

udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. l luft eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4 (særlig hensynsløs kørsel), § 126, stk. 1, nr. 10 (kørsel med en hastighed på 200 km i timen eller derover) eller § 126, stk. 1, nr. 11 (kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen med en samtidig overskridelse af den fastsatte hastighedsgrænse med mere end 100 pct).

Det følger af § 133 a, stk. 2, 2. pkt., at der i tilfælde, hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, og føreren har gjort sig skyldig i en eller flere af de i 1. pkt. nævnte overtrædelser, skal konfiskation ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende, navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.

I medfør af § 133 a, stk. 13, kan konfiskation efter stk. 2 endvidere undlades, når særlige grunde måtte tale derfor. Det vil navnlig kunne være tilfældet i situationer, hvor eksempelvis ganske særlige familiemæssige eller sociale forhold vil bevirke, at konfiskation i det konkrete tilfælde vil have en uforholdsmæssigt indgribende betydning for den pågældende.

I medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, skal føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, ubetinget frakendes førerretten, når føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkohol-koncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft.

I medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 2, skal føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, ubetinget frakendes førerretten, når føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 1, nr. 1 (narkokørsel med undtagelse af THC-kørsel), eller § 54, stk. 1, nr. 2, når indholdet af THC i blodet overstiger 0,009 mg pr. kilogram blod, eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 2, (føreevnekriteriet).

Færdselslovens § 133 a, stk. 2, om obligatorisk konfiskation i førstegangstilfælde uanset ejerforhold, omfatter ikke tilfælde af spirituskørsel med en alkoholpromille på 2,00 og derunder eller tilfælde af narkokørsel.

Efter straffelovens § 241 a straffes den, der uagtsomt forvolder en andens død i forbindelse med spirituskørsel, overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 eller 2, særlig hensynsløs kørsel eller de groveste hastighedsovertrædelser for trafikdrab med fængsel i indtil 10 år.

Efter straffelovens § 249, stk. 1, straffes uagtsomt betydelig legemsbeskadigelse under særligt skærpende omstændigheder med fængsel indtil 8 år. Efter § 249, stk. 2, skal det an-

ses som en særligt skærpende omstændighed, hvis forholdet er begået i forbindelse med spirituskørsel, overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 eller 2, særlig hensynsløs kørsel, eller de groveste hastighedsovertrædelser.

2.3.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Som anført i pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger hører de tilfælde af spiritus- og narkokørsel, som har medført meget alvorlige konsekvenser i form af dræbte eller alvorligt tilskadekomne, til blandt de mest triste og meningsløse færdselssager. I de tilfælde, hvor konsekvenserne ikke blot rammer føreren selv, men rammer helt tilfældige mennesker, er spiritus- og narkokørsel særlig utilstadeligt.

Det er By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at der udover førerretsfrakendelse bør indføres yderligere tiltag, som kan medvirke til at hindre, at en fører i de ovennævnte tilfælde efterfølgende fortsætter sin farlige og risikofyldte kørselsadfærd.

By-, Land- og Transportministeriet finder derfor, at tilfælde, hvor en fører overtræder færdselslovens regler om spiritus- eller narkokørsel og uagtsomt forvolder en anden persons død eller påfører andre betydelig legemsbeskadigelse, bør omfattes af færdselslovens regler om konfiskation af køretøjer i førstegangstilfælde og uanset ejerforhold.

Herved vil konfiskationsreglerne komme til at svare til de konfiskationsregler, der gælder i tilfælde af vanvidskørsel, hvilket samtidig vil sende et klart signal om, at spiritus- og narkokørsel er fuldstændig uacceptabelt.

2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås at ændre § 133 a, stk. 2, 1. pkt., således at det indsættes, at konfiskation af køretøjet skal ske, hvis føreren har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Med den foreslåede ændring vil tilfælde, hvor føreren ubetinget skal frakendes førerretten på grund af spiritus- eller narkokørsel og samtidig har gjort sig skyldig i uagtsomt betydelig legemsbeskadigelse eller uagtsomt manddrab efter straffeloven, blive omfattet af færdselslovens særlige konfiskationsregler for vanvidskørsel.

Forslaget indebærer således, at der i de pågældende tilfælde skal ske konfiskation af køretøjet allerede i førstegangstilfælde, og at dette som udgangspunkt skal ske uanset ejerforhold. Det vil sige også i tilfælde, hvor føreren ikke selv er ejer af køretøjet, men har benyttet et køretøj, der tilhører tredjemand.

Konfiskation vil med forslaget skulle ske i de tilfælde, hvor spiritus- og narkokørsel medfører en ubetinget frakendelse af førerretten.

Som anført i pkt. 2.1.3 i lovforslagets almindelige bemærk-

ninger, foreslås endvidere en ændring af § 126, stk. 1, nr. 1 og 2, hvorefter førerretten vil skulle frakendes ubetinget i alle tilfælde af spiritus- og narkokørsel, hvis forholdet samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Denne ændring vil i samspil med den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 2, 1. pkt., således medføre, at der vil skulle ske konfiskation i alle tilfælde af spirituskørsel med en alkoholpromille over henholdsvis 0,2 og 0,5 og i alle tilfælde af narkokørsel, inklusiv alle tilfælde af THC-kørsel med et indhold i blodet, der overstiger 0,001 mg THC pr. kilogram blod, hvis forholdet samtidig udgør en overtrædelse af § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

2.4. Lempelse af frakendelsesmæssige sanktioner for førere af udrykningskøretøjer

2.4.1. Gældende ret

Reglerne om frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj findes i færdselslovens kapitel 18 og omfatter både betinget (§ 125) og ubetinget (§ 126) frakendelse af førerretten.

Endvidere indeholder lovens § 125, stk. 2, nr. 1-6, en såkaldt klippekortordning. De overtrædelser, der medfører et klip i kørekortet, er kendetegnet ved at være egnet til at skabe trafikfarlige situationer, der ikke i sig selv medfører en betinget frakendelse i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1.

De overtrædelser, der efter § 125, stk. 2, kan føre til klip i kørekortet, omfatter blandt andet visse hastighedsovertrædelser, fejl ved overhaling, kørsel i forkert vognbane, overtrædelse af regler om vigepligt, fremkørsel for rødt lys, kørsel med for kort afstand m.v. En fører, der inden for en periode af tre år gør sig skyldig i tre kliprelevante overtrædelser af færdselsloven, skal frakendes førerretten betinget i forbindelse med klip nummer tre.

En fører, der inden for de første tre år efter førstegangserhvervelse af førerretten gør sig skyldig i to kliprelevante overtrædelser af færdselsloven, vil allerede i forbindelse med klip nummer to blive frakendt førerretten betinget og pålagt kørselsforbud, jf. § 127, jf. § 125, stk. 3. Der gælder således en skærpet udgave af klippekortordningen for førstegangserhververe, idet disse kun skal have gjort sig skyldig i to kliprelevante overtrædelser, før den betingede frakendelse indtræder.

Overtrædelse af færdselslovens kliprelaterede bestemmelser straffes desuden med bøde i medfør af færdselslovens § 117, stk. 1, nr. 1, og § 118, stk. 1, nr. 1, og stk. 2-5.

Efter færdselslovens § 7, stk. 1, fastsætter by-, land- og transportministeren nærmere bestemmelser om udrykningskørsel, og ministeren kan i den forbindelse fravige reglerne i færdselsloven.

Reglerne om udrykningskørsel er fastsat i bekendtgørelse nr.

588 af 31. maj 2024 om udrykningskørsel m.v. (herefter udrykningsbekendtgørelsen). Udrykningsbekendtgørelsen fastsætter nærmere regler for, hvornår og under hvilke betingelser udrykningskørsel må finde sted.

Betingelserne for at køre udrykningskørsel fremgår af udrykningsbekendtgørelsens § 1, stk. 1. Det følger af bestemmelsen, at udrykningskørsel kun må foretages, når det skønnes nødvendigt af hensyn til politi- og militærmæssige opgaver, personredning, brand- og redningsopgaver, forureningsuheld, færdselsuheld, beskyttelse af militæraktiver, særlige personbefordringsopgaver, når tungtvejende sikkerhedsmæssige hensyn gør sig gældende, eller afværgelse af omfattede skader i øvrigt. Udrykningskørslen skal afsluttes, når betingelserne for at køre udrykningskørsel ikke længere er opfyldt, jf. § 1, stk. 2.

Efter udrykningsbekendtgørelsens § 10, stk. 1, kan politiet foretage udrykningskørsel, når det skønnes nødvendigt af hensyn til politiets øvelses- og uddannelsesaktiviteter. Efter § 10, stk. 2, skal Rigspolitiet udarbejde retningslinjer for kørsel efter stk. 1 og sikre, at kørsel sker i overensstemmelse hermed, jf. § 10, stk. 2.

Udrykningsbekendtgørelsens § 2 fastsætter regler for, hvem der må foretage udrykningskørsel. Efter § 2, stk. 1, må udrykningskørsel foretages af politiet, forsvaret, det statslige og kommunale redningsberedskab, det regionale sundhedsberedskab, kriminalforsorgen og anden offentlig myndighed, der efter stk. 1 foretager udrykningskørsel som led i varetagelsen af myndighedens opgaver.

Uanset stk. 1 kan fysiske og juridiske personer, der har indgået aftale om varetagelsen af opgaver omfattet af § 1, stk. 1, nr. 2-5 og 8, foretage udrykningskørsel, når ordregiveren har udstedt en erklæring om opgavevaretagelsen på en særlig blanket udarbejdet af Færdselsstyrelsen, jf. § 2, stk. 2.

Efter § 2, stk. 3, kan Færdselsstyrelsen uanset stk. 1 give tilladelse til, at fysiske eller juridiske personer, der udfører opgaver omfattet af § 1, stk. 1, nr. 2, kan foretage udrykningskørsel i op til 2 år, når opgaven følger af anden lovgivning eller er pålagt som vilkår i en offentlig myndighedsafgørelse, og behovet for at foretage udrykningskørsel er dokumenteret.

Som udgangspunkt skal udrykningskørsel gennemføres i overensstemmelse med færdselslovens regler, jf. udrykningsbekendtgørelsens § 8, stk. 1.

Efter § 8, stk. 2, kan førere af udrykningskøretøjer dog i særlige tilfælde fravige visse bestemmelser i færdselsloven. Det omfatter færdselslovens § 4, stk. 1, om at efterkomme de anvisninger for færdslen, som angives ved færdselstavler, afmærkning på kørebane eller cykelsti, signalanlæg m.v., reglerne i kapitel 4 om færdselsregler for kørende, kapitel 5 om hastighed, og kapitel 6 om særlige regler for færdsel på motorvej og motortrafikvej. De pågældende regler kan fraviges, når det skønnes påtrængende nødvendigt og forsvarligt efter en afvejning mellem formålet med udryk-

ningskørslen og den færdselssikkerhedsmæssige risiko ved kørslen, og føreren udviser ganske særlig forsigtighed.

Udrykningsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, udgør en undtagelse til udgangspunktet om, at udrykningskørsel skal ske i overensstemmelse med færdselslovens regler. Hvis betingelserne for at køre udrykningskørsel er opfyldt, er føreren straffri for overtrædelse af de anførte regler i færdselsloven under udrykningskørsel. Det indebærer, at en fører af et udrykningskøretøj alene kan pålægges straf for en overtrædelse af færdselsloven, hvis føreren ikke har overholdt de særlige regler, der gælder for udrykningskørsel, herunder kravet om, at handlingen skal være påtrængende nødvendig, og at føreren skal udvise ganske særlig forsigtighed. Det gælder både forseelser, der sanktioneres med klip i kørekortet, og forseelser, der i sig selv medfører betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten.

Udrykningsføreren kan for eksempel ikke tildeles klip i kørekortet for at køre over for rødt lys, hvis handlingen har været påtrængende nødvendig og føreren i øvrigt har udvist ganske særlig forsigtighed.

I tilfælde, der ikke er omfattet af udrykningsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, kan førere af udrykningskøretøjer ifalde både bøde og frakendelsesmæssige sanktioner efter færdselslovens almindelige regler.

Det gælder dels ved overtrædelser af de af færdselslovens regler, der ikke er angivet i udrykningsbekendtgørelsens § 8, stk. 2. Dertil gælder det tilfælde, hvor udrykningskørslen ikke er berettiget, og tilfælde, hvor det ikke har været påtrængende nødvendigt og forsvarligt at fravige færdselslovens regler, samt tilfælde, hvor føreren ikke har udvist ganske særlig forsigtighed i forbindelse med færdselsovertrædelsen.

Uanset § 8, stk. 2, skal føreren altid under udrykningskørsel efterkomme de anvisninger for færdslen, som gives af politiet eller andre, som er bemyndiget til at regulere færdslen, ligesom føreren altid skal efterkomme signaler eller andre anvisninger for færdslen ved jernbaneoverkørsler og broer, jf. § 8, stk. 3. Efter § 8, stk. 4, skal føreren ved fremkørsel i lysreguleret kryds mod rødt eller gult nedsætte hastigheden så meget, at der straks kan standes for eventuel tværgående trafik. Disse bestemmelser kan aldrig fraviges under udrykningskørsel, heller ikke i tilfælde, hvor det skønnes påtrængende nødvendigt og forsvarligt og føreren udviser tilstrækkelig forsigtighed.

Brug af udrykningssignaler fritager ikke føreren fra at vise hensyn og udvise agtpågivenhed, jf. § 8 stk. 5.

Overtrædelse af udrykningsbekendtgørelsens § 1, § 3, § 7, stk. 1, 1 pkt., stk. 2 og 4, § 8, stk. 3-5, § 9, stk. 3, og § 11, stk. 4, straffes med bøde, jf. udrykningsbekendtgørelsens § 13.

2.4.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Udrykningsberedskabet udfører et centralt og livsvigtigt ar-

bejde, hvor hurtig indsats ofte er afgørende for at redde liv og begrænse skade på personer, ejendom eller miljø. Udrykningskørsel indebærer dog betydelige færdselssikkerhedsmæssige risici. Det er derfor en grundlæggende forudsætning, at udrykningsførere kun fraviger færdselslovens regler, når det er påtrængende nødvendigt og forsvarligt, og at føreren altid udviser tilstrækkelig forsigtighed i forbindelse hermed.

Færdselslovens og udrykningsbekendtgørelsens regler er derfor også indrettet således, at de søger at afspejle en balance mellem formålet med udrykningskørsel og hensynet til den generelle færdselssikkerhed og øvrige trafikanter. Udrykningsførere kan således under udrykningskørsel fravige udvalgte regler i færdselsloven uden at blive straffet herfor, hvis de har udvist tilstrækkelig forsigtighed.

Udrykningsførere bliver i forbindelse med udførelsen af deres arbejde sat i situationer, hvor de under stort tidspres skal foretage skøn over, hvordan de bedst kommer frem til indsatsstedet, samtidig med at de skal tage hensyn til færdselssikkerhed og undgå at påføre skade på personer eller ejendom.

De komplekse vurderinger og det betydelige tidspres, som førerne ofte står overfor, kan medføre mindre fejlskøn, uden at det nødvendigvis afspejler uforsvarlig kørsel.

Udrykningsførere er afhængige af deres kørekort for at kunne udøve deres erhverv, og By-, Land- og Transportministeriet finder det ikke rimeligt, at udrykningsførere under udførelsen af deres arbejde skal frygte at få klip i kørekortet på grund af mindre fejlvurderinger. Reglerne på området bør derfor tage bedre højde for den særlige situation, som udrykningsberedskabet befinder sig i.

I tilfælde, hvor betingelserne for at køre udrykningskørsel er opfyldt, er det derfor By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at de frakendelsesmæssige sanktioner bør lempes, således at førere af udrykningskøretøjer ikke risikerer frakendelsesmæssige sanktioner for overtrædelse af de bestemmelser i færdselsloven, som de i medfør af udrykningsbekendtgørelsen kan fravige. Det bør være tilfældet, uanset at føreren efter en konkret vurdering ikke har udvist tilstrækkelig forsigtighed eller på grund af mindre fejlvurderinger i forhold til nødvendigheden af at overtræde færdselslovens regler.

Efter By-, Land- og Transportministeriets opfattelse bør udrykningsførere fortsat kunne sanktioneres med bøde for overtrædelser af de færdselsregler, som de ellers kan fravige efter udrykningsbekendtgørelsen, hvis overtrædelsen ikke var nødvendig i den konkrete situation eller føreren ikke udviste tilstrækkelig forsigtighed. På den måde tilstræbes det, at reglerne for udrykningskørsel generelt overholdes, samtidig med at udrykningsførere ikke risikerer at miste kørekortet på grund af mindre fejlvurderinger.

Af hensyn til færdselssikkerheden og hensynet til andre trafikanter, bør lempelsen efter By-, Land- og Transportmi-

nisteriets vurdering imidlertid alene være i forhold til de mindre alvorlige overtrædelser af færdselsloven, som efter de gældende regler vil medføre et klip i kørekortet. Hvis der er tale om overtrædelser, som i sig selv vil medføre en betinget eller ubetinget frakendelse, bør udrykningsførere fortsat sanktioneres med sådanne frakendelser, hvis de ikke i den konkrete situation har udvist den tilstrækkelige forsigtighed.

Fremkørsel mod rødt eller gult lyssignal i kryds er forbundet med en meget stor risiko for påkørsel, hvorfor det er af overordentlig stor betydning, at udrykningsbekendtgørelsens krav om nedsættelse af hastigheden overholdes. Det bør således alene være muligt at undgå klip i kørekortet for overtrædelse af færdselslovens § 4, stk. 1, i tilfælde, hvor der ikke er udvist tilstrækkelig forsigtighed, hvis føreren dog har nedsat hastigheden i tilstrækkeligt omfang til at kunne standse for mulig tværgående trafik.

En sådan lempelse af færdselslovens frakendelsesmæssige sanktioner vil efter By-, Land- og Transportministeriets opfattelse skabe en bedre balance mellem de særlige arbejdsbetingelser, som udrykningsførere er underlagt, og de færdselssikkerhedsmæssige hensyn til andre trafikanter.

2.4.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i færdselslovens § 125 indsættes et nyt stykke 6, hvoraf det fremgår, at stk. 2, nr. 1-5, ikke gælder for førere af udrykningskøretøjer under udrykningskørsel, der er omfattet af regler udstedt i medfør af § 7, stk. 1, hvis betingelserne for at foretage udrykningskørsel er opfyldt, og forholdet ikke er omfattet af § 4, stk. 2, § 5, stk. 2, og § 55 a, stk. 1. 1. pkt. finder alene anvendelse ved overtrædelse af § 4, stk. 1, i forbindelse med fremkørsel mod rødt eller gult lyssignal i kryds, hvis føreren har nedsat hastigheden i tilstrækkeligt omfang til, at der straks kan standses for mulig tværgående trafik.

Det er en forudsætning for, at udrykningsførere vil være omfattet af det foreslåede stk. 6, at udrykningskørslen har været berettiget. Det vil sige, at udrykningskørslen skal have været nødvendig af hensyn til de opgaver, som fremgår af udrykningsbekendtgørelsens § 1, stk. 1.

Det er alene overtrædelser af de færdselsregler, der kan fraviges i medfør af udrykningsbekendtgørelsens § 8 stk. 2, der vil være omfattet af den foreslåede lempelse. Efter udrykningsbekendtgørelsens regler kan færdselslovens § 4, stk. 2 (pligt til at efterkomme politiets anvisninger for færdslen), § 5, stk. 2 (pligt til standsning ved jernbanespor), og § 55 a (forbud mod brug af håndholdt teleudstyr) ikke fraviges under udrykningskørsel. Overtrædelse af disse bestemmelser under udrykningskørsel vil således fortsat medføre klip i kørekortet i medfør af § 125, stk. 2, nr. 1 og 2.

I forhold til § 55 a vil der dog i medfør af færdselslovens gældende regler alene kunne tildeles udrykningsførere et klip i kørekortet for at anvende håndholdt teleudstyr under udrykningskørsel, hvis brugen ikke har været nødvendig for den operative indsats, jf. § 55 a, stk. 5.

Tilsvarende kan færdselslovens regler om kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer ikke fraviges under udrykningskørsel, hvorfor den foreslåede bestemmelse ikke omfatter klip i kørekortet efter § 125, stk. 2, nr. 6 (THC-kørsel i det laveste interval mellem 0,0011 - 0,003 mg THC pr. kilogram blod).

I tilfælde, hvor udrykningskørslen har været berettiget, medfører den foreslåede bestemmelse således, at førere af udrykningskøretøjer ikke vil skulle tildeles klip i kørekortet for overtrædelser af de omhandlede bestemmelser af færdselsloven. Dette vil gælde uanset, om selve overtrædelsen har været påtrængende nødvendig, eller om føreren har udvist tilstrækkelig forsigtighed.

Ved overtrædelser af § 4, stk. 1, om fremkørsel for rødt eller gult lyssignal, vil udrykningsføreren dog kun være omfattet af den foreslåede lempelse, i det omfang føreren har nedsat hastigheden tilstrækkeligt til at kunne standse for eventuel tværgående trafik.

Den foreslåede lempelse omfatter ikke overtrædelser af færdselsloven, der medfører betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, eller § 126. Føreren vil derfor fortsat skulle frakendes førerretten betinget eller ubetinget for overtrædelser omfattet af færdselslovens bestemmelser herom, hvis overtrædelserne ikke har været påtrængende nødvendige, og hvis føreren ikke har udvist tilstrækkelig forsigtighed.

De foreslåede ændringer har ikke betydning for straffastsættelsen i de pågældende sager. Udrykningsførere vil således fortsat kunne straffes med bøde, hvis de overtræder færdselslovens regler, uden at udrykningsbekendtgørelsens betingelser herfor er opfyldt.

2.5. Bemyndigelse til dispensation fra færdselsreglerne i forbindelse med gennemførelse af særtransporter, herunder blokvognskørsel

2.5.1. Gældende ret

Bestemmelsen i den gældende § 86 i færdselsloven gælder ifølge sin ordlyd for kørsel med blokvogne, som overskrider bestemmelserne om maksimal længde, bredde, højde samt totalvægt og akseltryk i medfør af §§ 84 og 85. I henhold til stk. 1, 1. pkt. kan politiet efter forhandling med vejmyndigheden meddele tilladelse til sådanne blokvognskørsler. Politiets tilladelse kan, jf. § 86, stk. 1, 2. pkt., gives til kørsel på en bestemt strækning eller inden for et bestemt område. Endelig fremgår det af stk. 1, 3. pkt., at blokvogne kun må anvendes til transport, som ikke med rimelighed vil kunne gennemføres på anden måde.

Det fremgår af § 84, stk. 1, at by-, land- og transportministeren fastsætter bestemmelser om køretøjers og vogntogs største bredde, længde og højde i såvel belæsset som ubelæsset stand, herunder om kørsel med særligt brede, lange eller høje køretøjer eller vogntog.

Det fremgår endvidere af § 85, stk. 1, at by-, land- og transportministeren fastsætter bestemmelser om største tilladte akseltryk og totalvægt for køretøjer i såvel belæsset som ubelæsset stand.

I henhold til § 86, stk. 2, fastsætter by-, land- og transportministeren bestemmelser om blokvognskørsel. By-, land- og transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om betaling for påkrævet politiasistance efter politiets skøn ved gennemførelse af sådanne transporter.

Ved den politiske aftale om politiets og anklagemyndighedens økonomi 2021-2023 blev opgaven vedrørende udstedelse af særtransporttilladelser pr. 1. oktober 2021 overdraget fra politiet til Vejdirektoratet. Vejdirektoratet udsteder særtransporttilladelserne, jf. §§ 15-19 i bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport, herefter særtransportbekendtgørelsen.

By-, land- og transportministeren har i bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport fastsat nærmere regler for særtransporter, herunder hvilke særtransporter der kræver Vejdirektoratets tilladelse, og hvilke der er tilladesfrie. Bekendtgørelsen er blandt andet udstedt i medfør af færdselslovens § 84, stk. 1, § 85, stk. 1, og § 86, stk. 2, 1. pkt.

Det fremgår af bekendtgørelsens § 1, stk. 1, at bekendtgørelsen fastsætter regler for særtransport, hvorved, medmindre andet er bestemt, forstås transport af udeleligt gods der nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen) på lastbil og vogntog bestående af lastbil og påhængs-/sættevogn.

Bekendtgørelsen omfatter endvidere kørsel med mobilkran, stort motorredskab, stort påhængsredskab og blokvogn, jf. stk. 2.

Bekendtgørelsen omfatter også returkørsel fra nødretsopgaver med køretøj, hvis konstruktion nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen, i belæsset såvel som ubelæsset stand, jf. stk. 3. Bekendtgørelsen gælder også særtransport, der gennemføres med udenlandsk registrerede køretøjer, jf. stk. 4.

Blokvogn er defineret som en bil, sættevogn eller påhængsvogn, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra registrering som bil, sættevogn eller påhængsvogn, og som er beregnet til transport af særlig tungt eller omfangsrigt gods, jf. § 2, stk. 1, nr. 1.

2.5.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Som følge af den politiske aftale om politiets og anklagemyndighedens økonomi 2021-2023 har Vejdirektoratet haft opgaven vedrørende udstedelse af særtransporttilladelser siden 1. oktober 2021, da denne blev overdraget fra poli-

tiet. Vejdirektoratet udsteder særtransporttilladelserne, særtransportbekendtgørelsens jf. §§ 15-19.

Vejdirektoratet behandler over 30.000 ansøgninger om særtransporter om året. Vejdirektoratet har i de seneste år noteret sig en stigning af ansøgninger om særtransporter, hvor der søges om tilladelse til at køre i strid med færdselslovens regler.

Gennemførelsen af en række særtransporter, herunder blokvognskørsler, kan på grund af transportens længde, bredde, højde, totalvægt, akseltryk eller godsets karakter i praksis kun gennemføres ved tilsidesættelse af en række bestemmelser i færdselsloven.

Et eksempel på, at kørsel med særtransport, herunder blokvognskørsel, sker i strid med færdselslovens regler, kan være, at kørsel med særtransporter, herunder kørsel med blokvogn, sker venstre om i en rundkørsel, da transportens kørekurver taler for denne løsning. Der kan også ske overskridelse af spærreflader, spærrelinjer og ubrudte kantlinjer m.m.

I og med, at der i dag ikke er hjemmel til, at der kan dispenseres fra færdselsreglerne, og at dette i stigende grad har vist sig nødvendigt, finder By-, Land- og Transportministeriet det hensigtsmæssigt at tilvejebringe en sådan hjemmel.

2.5.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås at ændre færdselslovens § 86, stk. 1, således at Vejdirektoratet skrives ind i stedet for politiet, da Vejdirektoratet siden 1. oktober 2021 har haft opgaven vedrørende udstedelse af særtransporttilladelser, da denne blev overdraget fra politiet. Det foreslås endvidere, at det skrives ind, at det ligeledes omhandler kørsel med særtransporter, herunder blokvogn.

Det foreslåede vil dels medføre en ændring af sproglig karakter, da Vejdirektoratet siden 1. oktober 2021 har haft opgaven vedrørende udstedelse af særtransporttilladelser, jf. bekendtgørelse om særtransport §§ 15-19, og dels medføre, at det tydeliggøres, at bestemmelsen også omhandler særtransporter, herunder blokvognskørsel.

Det foreslås endvidere at indføre et nyt stk. 2 i færdselslovens § 86, således at der i forbindelse med tilladelse, jf. bestemmelsens stk. 1, kan gives dispensation til at fravige bestemmelserne om at efterkomme de anvisninger for færdslen, som gives ved færdselstavler, afmærkning på kørebanen eller cykelsti, signalanlæg, m.v. færdselslovens § 4, stk. 1 (anvisninger for færdslen), om færdselsregler for kørende §§ 14, stk. 1 og 5 (anvendelsen af vejens forskellige baner ved særlige baner for forskellige færdselsarter og krybespor), § 15, stk. 1-4 (placeringen på vejen), § 16, stk. 1 og 3-5 (svingning m.v.), § 17, stk. 1 (svingning m.v. ved kørsel over eller bort fra kørebanen uden for vejkryds m.v.), § 18 (vending, bakning og vognbaneskit m.v.), § 20, stk. 1 (kørende, som møder hinanden m.v.), § 22 (overhaling), § 28, stk. 1 og 2 (standsning og parkering), § 29, stk. 1,

nr. 7-10 (standsning og parkering må ikke ske i krybespor, på afmærket holdeplads for hyrevogne m.v.), og om særlige regler for færdsel på motorvej og motortrafikvej § 44, stk. 1 og 2 (hastighed ved færdsel på motorvej samt tilkørsels- og frakørselsvej m.v.), § 46, stk. 1-3 (kørsel over midterrabat, foretagelse af vending og bakning m.v.), § 48 (anvendelse af motortrafikvej).

Det foreslåede vil medføre, at Vejdirektoratet i forbindelse med direktoratets tilladelser kan give dispensation til at fravige færdselsreglerne på en række områder, således at der kan ske gennemførelse af særtransporter, herunder kørsel med blokvogn, der på grund af køretøjernes samlede længde, bredde, højde, totalvægt, akseltryk eller på grund af det transporterede gods dimensioner ikke ville kunne gennemføres i overensstemmelse med de pågældende færdselsregler.

Det foreslås endvidere, at der i § 86, stk. 2, der bliver til stk. 3, indsættes, at by-, land- og transportministeren fastsætter bestemmelser om særtransporter, herunder blokvognskørsel.

Det foreslåede vil medføre, at der i forbindelse med Vejdirektoratets tilladelser, kan gives dispensation til at fravige færdselsreglerne på en række områder, således at der kan ske gennemførelse af kørsel med særtransporter, herunder blokvognskørsel. Det er endvidere hensigten med lovforslaget at tydeliggøre, at det ligeledes omhandler kørsel med særtransporter, herunder blokvogn.

2.6. Færdselsstyrelsens kontrol og opkrævning af bøder for manglende betaling af vejafgift

2.6.1. Gældende ret

Det fremgår af § 6, stk. 1 og 2, i bekendtgørelse nr. 647 af 28. maj 2025 af lov om vejafgift med senere ændringer (herefter vejafgiftsloven), at Sund & Bælt Holding A/S på vegne af staten opkræver vejafgifter efter vejafgiftsloven gennem salg af rutebilletter og ved anvendelse af køretøjsudstyr.

Endvidere fremgår det af vejafgiftslovens § 6, stk. 4, at Sund & Bælt Holding A/S fører kontrol med, at reglerne i vejafgiftsloven overholdes, og at kontrollen foretages digitalt (digital håndhævelse).

I medfør af vejafgiftslovens § 17, stk. 1, kan Færdselsstyrelsen i sager om overtrædelse af vejafgiftsloven i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den afgiftspligtige erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angivet frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget. Retsplejelovens § 752 finder tilsvarende anvendelse i disse sager.

Sund & Bælt Holding A/S, der varetager opgaven med indsamling af data til brug for Færdselsstyrelsens håndhævelse af vejafgiftsordningen med administrative bødeforelæg, sender relevante oplysninger til Færdselsstyrelsen, hvis kontrollen viser, at der for et køretøj ikke er betalt vejafgift i overensstemmelse med vejafgiftslovens regler.

Færdselsstyrelsen udsteder administrative bødeforelæg på baggrund af de modtagne oplysninger, og hvis der efter en påmindelsesprocedure ikke modtages en vedtagelse og betaling eller relevante indvendinger fra den sigtede, overdrager Færdselsstyrelsen sagen til politiet med henblik på en afgørelse ved domstolene.

Gældsstyrelsen står for at inddrive gæld for offentlige myndigheder i Danmark, herunder blandt andet ubetalte kontrolafgifter, jf. § 2, stk. 1, i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige, jf. lovbekendtgørelse nr. 1063 af 26. september 2024 med senere ændringer (herefter gældsinddrivelsesloven). Gældsstyrelsen er således restanceinddrivelsesmyndighed for gæld til det offentlige. Fordringer overdrages til restanceinddrivelsesmyndigheden af fordringshaveren efter reglerne i gældsinddrivelsesloven efter forgæves opkrævning af fordringen.

Reglerne om fuldbyrdelse af strafferetlige bøder følger af lov om fuldbyrdelse af straf m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 201 af 28. februar 2023 med senere ændringer (herefter straffuldbyrdelsesloven) og bekendtgørelse nr. 1071 af 28. august 2025 om opkrævning af visse bøder, offerbidrag, konfiskationsbeløb, sagsomkostninger m.v. samt afgørelse om udståelse af forvandlingsstraf for bøder med senere ændringer (herefter bødebekendtgørelsen).

Efter straffuldbyrdelseslovens § 91, stk. 1, inddrives bødekrav af restanceinddrivelsesmyndigheden (Gældsstyrelsen).

Efter straffuldbyrdelseslovens § 91, stk. 2, kan oversendelse til restanceinddrivelsesmyndigheden dog undlades, når bødestraf er idømt eller vedtaget her i landet mod fysiske eller juridiske personer, der har fast bopæl eller hjemsted i udlandet, med henblik på at myndighederne i det pågældende land anmodes om at fuldbyrde bødestrafen. Bestemmelsen medfører, at politiet i de pågældende tilfælde ikke er forpligtet til at oversende bøder til inddrivelse i sager mod udenlandske skyldnere i de tilfælde, hvor politiet ikke er lykkedes med at opkræve bøden. Det er dog fortsat en mulighed at oversende bødekrav til restanceinddrivelsesmyndigheden, hvis det af politiet vurderes, at restanceinddrivelsesmyndigheden i den konkrete situation vil kunne foretage inddrivelse, for eksempel hvis det undtagelsesvist konstateres, at skyldneren har aktiver af væsentlig værdi i Danmark, som restanceinddrivelsesmyndigheden vil kunne gøre udlæg i.

De danske myndigheder kan i henhold til en række forskellige regler om fuldbyrdelse af strafferetlige afgørelser anmode bopælslandet om at overtage fuldbyrdelsen af en bøde, der er pålagt en person bosiddende i udlandet, for forhold begået i Danmark. Der henvises herved nærmere til Rådets Rammeafgørelse 2005/214/RIA af 24. februar 2005 om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på bødestrafte, lov om fuldbyrdelse af visse strafferetlige afgørelser i Den Europæiske Union, jf. lovbekendtgørelse nr. 213 af 22. februar 2013 med senere ændringer, Europarådets konvention om straffedommes internationale retsvirkninger, lov om international fuldbyrdelse af straf m.v., jf. lovbekendtgø-

relse nr. 740 af 18. juli 2005 med senere ændringer og lov-bekendtgørelse nr. 555 af 25. maj 2011 om samarbejde med Finland, Island, Norge og Sverige angående fuldbyrdelse af straf m.v. med senere ændringer.

For overtrædelser af vejafgiftsloven, hvor skyldneren og det motordrevne køretøj er hjemmehørende i udlandet, kan endelig afgjorte og forfaldne bøder idømt eller udenretligt vedtaget endvidere i medfør af færdselslovens § 120 c, stk. 1, jf. stk. 3 og 5, oversendes til Sund & Bælt Holding A/S med henblik på opkrævning af det skyldige beløb.

Sund & Bælt Holding A/S' opkrævning sker ved, at de køretøjer, hvortil der er knyttet forfaldne og ubetalte bøder, og som er oversendt til selskabet til opkrævning, nægtes passage af Storbæltforbindelsen, indtil betaling er sket.

I bekendtgørelse nr. 799 af 16. juni 2025 om Sund & Bælt Holding A/S' opkrævning af forfaldne bøder for overtrædelse af lov om vejafgift (herefter passagenægtelsesbekendtgørelsen) er der fastsat nærmere regler om blandt andet udveksling af oplysninger mellem politiet og Sund & Bælt Holding A/S, opkrævningsperiodens længde og ordningens administration m.v.

Det fremgår endvidere af passagenægtelsesbekendtgørelsens § 3, stk. 3, at politiet ikke må sende bøden til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S på Storebæltsforbindelsen, hvis bøden er sendt til inddrivelse hos restanceinddrivelsesmyndigheden, eller hvis de kompetente myndigheder i andre lande er anmodet om at fuldbyrde bødekravet.

Efter bekendtgørelsens § 3, stk. 4, må politiet endvidere ikke sende bøden til inddrivelse hos restanceinddrivelsesmyndigheden eller anmode de kompetente myndigheder i andre lande om at fuldbyrde bødekravet i den periode, hvor bøden er til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S. Opkrævningsperioden er i medfør af bekendtgørelsens § 6, stk. 1, fastsat til seks måneder efter politiets oversendelse af oplysninger om bøden.

Bødebekendtgørelsen indeholder endvidere i § 7, stk. 2, krav om, at opkrævningsskrivelsen, jf. § 3, i sager, der er omfattet af passagenægtelsesbekendtgørelsen, skal indeholde orientering om, at manglende betaling medfører, at oplysninger om sagen oversendes til Sund & Bælt Holding A/S med henblik på opkrævning af det skyldige beløb.

I medfør af bødebekendtgørelsens § 7, stk. 3, skal opkrævningsskrivelsen i de pågældende sager desuden indeholde orientering om, at sagerne kan oversendes til restanceinddrivelsesmyndigheden med henblik på inddrivelse eller til myndighederne i det pågældende land, hvor skyldner har bopæl eller hjemsted med anmodning om fuldbyrdelse af bødekravet, hvis politiet modtager meddelelse fra Sund & Bælt Holding A/S om, at opkrævningsperioden for bøden er udløbet, og det skyldige beløb ikke er betalt.

Politiet skal endvidere skriftligt orientere skyldneren om

sagens oversendelse til Sund & Bælt Holding A/S, jf. § 7, stk. 4.

Det følger af § 11, stk. 1, i lov nr. 774 af 20. juni 2025 om godkendelse og syn af køretøjer (herefter synsloven), at Færdselsstyrelsen kan foretage syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og motorcykler og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted.

Syn ved vejsiden er en uvarslet teknisk kontrol af et køretøj, udført ved vejsiden, jf. definitionen i synslovens § 2, nr. 4.

Bestemmelsen i § 11, stk. 1, giver ikke Færdselsstyrelsen beføjelser til at tvinge erhvervskøretøjer eller motorcykler til standsning. Færdselsstyrelsen har alene hjemmel til ved tydelig afmærkning af kontrolstedet og synsinspektørerne at anvise erhvervskøretøjerne og motorcyklerne til et kontrolsted. Færdselsstyrelsen kan således ikke eftersætte et køretøj for at gennemtvinge et vejsidesyn.

Ifølge § 11, stk. 2, kan Færdselsstyrelsen fastsætte nærmere regler om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og motorcykler, om Færdselsstyrelsens adgang til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer og motorcykler efter stk. 1, herunder om indretning og afmærkning af køretøjer og kontrolsteder, og om krav til de inspektører, der skal anvise og ledsage køretøjer til kontrol. Bemyndigelsen er udnyttet i bekendtgørelse nr. 1655 af 5. december 2025 om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden (herefter vejsidesynsbekendtgørelsen).

Efter synslovens § 36, stk. 3, straffes en fører af et erhvervskøretøj eller en motorcykel, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved syn ved vejsiden efter § 11, stk. 1, med bøde. Ifølge bestemmelsens forarbejder forudsættes bøden som udgangspunkt udmålt til 1.500 kr., jf. Folketingstidende 2024-25, tillæg A, L 170 som fremsat, side 53.

Synslovens bestemmelser om vejsidesyn giver alene Færdselsstyrelsen mulighed for at foretage tekniske kontroller af køretøjer. Færdselsstyrelsen har således ikke hjemmel til at foretage kontroller af andre forhold, herunder kontrol og opkrævning af forfaldne bøder.

2.6.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Opkrævning og fuldbyrdelse af strafferetlige bøder til udlændinge for forhold begået i Danmark, er i praksis betydeligt vanskeligere end opkrævning og inddrivelse hos danske skyldnere.

Det er ikke alene vigtigt for den præventive effekt af bøder og afgifter på færdselsområdet, at de bagvedliggende regler er underlagt en effektiv kontrol og håndhævelse. Det er tilsvarende vigtigt, at bøder og afgifter også kan opkræves effektivt. Hvis det ikke er tilfældet, kan det føre til en oplevelse af, at det er konsekvensfrit at undlade at betale skyldige bøder og afgifter, hvilket kan medføre, at udenland-

ske førere og transportvirksomheder vil være langt mindre tilbøjelige til at efterleve reglerne under ophold i Danmark.

I forhold til transporterhvervet giver det også anledning til ulige konkurrencevilkår, at udenlandske chauffører og transportvirksomheder i praksis ikke er underlagt de samme opkrævnings- og inddrivelsesmuligheder som danske chauffører og transportvirksomheder.

Særligt i forhold til den kilometerbaserede vejafgift, der er indført ved lov nr. 763 af 13. juni 2023, er en effektiv opkrævning af bøder for manglende betaling af afgiften væsentlig for efterlevelsen af vejafgiftsordningen.

For så vidt angår opkrævning af ubetalte vejafgiftsbøder ved Sund & Bælt Holding A/S bemærker By-, Land- og Transportministeriet, at ca. 20 pct. af den udenlandske godstrafik passerer Storebæltsforbindelsen. By-, Land- og Transportministeriet finder derfor, at der bør indføres tiltag, som retter sig mod den relativt store del af godstransporten, der ikke passerer Storebæltsforbindelsen.

Færdselsstyrelsen er allerede til stede på vejene i forbindelse med styrelsens afholdelse af vejsidesyn. By-, Land- og Transportministeriet finder derfor, at der med fordel kan etableres en ordning, hvorefter Færdselsstyrelsen også kan kontrollere og opkræve endelig afgjorte og forfaldne bøder for overtrædelse af lov om vejafgift, hvis skyldneren og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet. En sådan kontrol- og opkrævningsmulighed vil udgøre et effektivt supplement til den opkrævning af ubetalte vejafgiftsbøder, der varetages af Sund & Bælt Holding A/S, i forhold til de udenlandske køretøjer, der ikke passerer Storebæltsforbindelsen.

Da Færdselsstyrelsens kontrol og opkrævning forudsættes i vidt omfang at skulle foregå samtidig med styrelsens vejsidesyn, uden dog at være begrænset hertil, bør der gælde tilsvarende regler for Færdselsstyrelsens kontrol og opkrævning. Færdselsstyrelsen bør derfor have en tilsvarende anvisningsret af køretøjer til kontrol og opkrævning, som Færdselsstyrelsen har i forbindelse med vejsidesyn.

For at sikre, at Færdselsstyrelsens anvisninger følges, finder By-, Land- og Transportministeriet, at det bør være strafbelagt med bøde, hvis Færdselsstyrelsens anvisninger ikke følges. Det vil også understøtte, at Færdselsstyrelsen uden politiets tilstedeværelse effektivt kan gennemføre den foreslåede kontrol og opkrævning.

De sager, der skal kunne sendes til Færdselsstyrelsen til opkrævning, vil skulle være de samme sager, som kan sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S i medfør af færdselslovens § 120 c, stk. 1, jf. stk. 3 og 5. Der vil således blive tale om, at de pågældende bøder er til opkrævning samtidig hos Sund & Bælt Holding A/S og Færdselsstyrelsen.

2.6.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i synsloven indsættes en ny bestemmelse som § 12 a, hvor det af stk. 1 fremgår, at Færdselsstyrelsen ved vejsiden kan foretage kontrol og opkrævning af endelig afgjorte og forfaldne bøder for overtrædelse af lov om vejafgift, hvis skyldneren og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet. Det foreslås endvidere, at Færdselsstyrelsen i den forbindelse kan anvise og ledsage køretøjet til et kontrolsted, som køretøjet ikke må forlade, før betalingsforholdet er afklaret.

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 1, til den foreslåede § 12 a, stk. 1, i synsloven.

I forhold til de nordiske lande (Finland, Island, Norge og Sverige) er der særligt lette muligheder for inddrivelse af strafferetlige bøder i henhold til lov om samarbejde med Finland, Island, Norge og Sverige angående fuldbyrdelse af straf m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 555 af 25. maj 2011 med senere ændringer.

Det foreslås derfor i § 12 a, stk. 2, at stk. 1 ikke finder anvendelse med hensyn til skyldnere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige.

Det foreslås i § 12 a, stk. 3, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte nærmere regler om kontrol og opkrævning efter stk. 1, herunder at regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse ved kontrol og opkrævning efter stk. 1. Det foreslås endvidere, at by-, land- og transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om oversendelse af sager til kontrol og opkrævning.

Det er hensigten at benytte bemyndigelsesbestemmelsen i den foreslåede § 12 a, stk. 3, 1. pkt., til at ændre reglerne i vejsidesynsbekendtgørelsen, således at bekendtgørelsens regler om blandt andet indretning og afmærkning af køretøjer og kontrolsteder også vil finde anvendelse i forbindelse med den kontrol og opkrævning af forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift, som det foreslås, at styrelsen kan foretage. Tilsvarende er det hensigten at fastsætte nærmere regler om gennemførelse af kontrollen og opkrævningen, herunder vejledning af føreren om betaling, og opkrævningsperiodens længde.

Det er endvidere hensigten at benytte bemyndigelsesbestemmelsen i den foreslåede § 12 a, stk. 3, 2. pkt., til efter forhandling med justitsministeren at fastsætte regler om udveksling af oplysninger mellem politiet og Færdselsstyrelsen, der svarer til reglerne i passagenægtelsesbekendtgørelsen om udveksling af oplysninger mellem politiet og Sund & Bælt Holding A/S.

Politiet er på statens vegne fordringshaver i forhold til idømte eller vedtagne bøder for manglende betaling af vejafgift. Det vil politiet vedblive med at være. Færdselsstyrelsen vil således – på samme måde som Sund & Bælt Holding A/S – ikke blive fordringshaver i de pågældende situationer, idet der alene vil være tale om, at Færdselsstyrelsen

samtidig med Sund & Bælt Holding A/S opkræver den pågældende fordring på politiets vegne.

Færdselsstyrelsen vil i forbindelse med kontrol- og opkrævningssituationen skulle give den aktuelle fører de nødvendige oplysninger om, hvordan fordringen kan betales til fordringshaveren. For bøder vedrørende udenlandske skyldnere og køretøjer vil det for eksempel kunne dreje sig om oplysninger om relevant betalingsside eller IBAN-nummer og SWIFT-adresse. Når den aktuelle fører kan fremvise dokumentation for, at betaling er sket, vil køretøjet kunne forlade kontrolstedet.

Forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift vil således fortsat skulle betales direkte til politiet, jf. straffuldbyrdslovens § 90, stk. 1.

Der vil blive tale om et samlet opkrævningstiltag hos Sund & Bælt Holding A/S og Færdselsstyrelsen, som politiet vil kunne benytte sig af i forlængelse af øvrige opkrævningsforanstaltninger. Hvis fordringer sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S og Færdselsstyrelsen, vil det således skulle ske forud for overdragelse af fordringen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Der vil derfor ikke blive tale om sideløbende inddrivelsesforløb. Fordringer, der er sendt til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, vil ikke kunne opkræves af Færdselsstyrelsen (og Sund & Bælt Holding A/S) efter den foreslåede ordning. Gældsstyrelsen vil fortsat være restanceinddrivelsesmyndighed, og overdragelse af fordringer til inddrivelse hos Gældsstyrelsen vil således fortsat skulle ske efter reglerne i gældsinddrivelsesloven, straffuldbyrdslovens §§ 91-92 og bødebekendtgørelsens § 5.

Det foreslås endvidere, at der i § 36, stk. 3, indsættes en henvisning til den foreslåede § 12 a, stk. 1. Herved vil det blive strafbelagt med bøde, hvis Færdselsstyrelsens anvisninger efter den foreslåede § 12 a, stk. 1, ikke følges, jf. bemærkningerne til den foreslåede § 36, stk. 3.

Det forudsættes, at bødeniveauet fastsættes til 1.500 kr. Det svarer til bødeniveauet for overtrædelse af færdselslovens § 4, stk. 2, om trafikanters pligt til at efterkomme politiets anvisninger for færdslen, lige så vel som det svarer til bødeniveauet for overtrædelse af synslovens § 11, stk. 1, om pligt til at efterkomme Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn.

Den angivne retningslinje afskærer ikke domstolene fra efter en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen at fravige det angivne bødeniveau i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, kan have positive økonomiske

konsekvenser for vejmyndighederne (både det statslige Vejdirektorat og kommunale vejmyndigheder), idet det vil blive muligt at gennemføre kørsel med særtransporter, herunder blokvogn på en mere skånsom måde for vejen og dens inventar.

Lovforslagets § 2 om Færdselsstyrelsens kontrol og opkrævning af forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift forventes at understøtte opkrævning af provenuet fra vejafgiftsordningen på ca. 1,5-2 mia. kr. årligt til staten (efter adfærd og tilbageløb), ligesom den foreslåede kontrol- og opkrævningsadgang vil kunne understøtte opkrævning af ubetalte forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift.

Den foreslåede ordning vil kunne medføre øgede omkostninger til administration i mindre omfang hos Færdselsstyrelsen. Udgifterne afholdes inden for Færdselsstyrelsens eksisterende bevillingsmæssige ramme.

Lovforslaget indebærer i øvrigt ikke økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige, herunder kommunerne og regionerne.

Lovforslaget vurderes at være i overensstemmelse med de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslagets § 2 om Færdselsstyrelsens kontrol og opkrævning af forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift kan have positive klimamæssige konsekvenser, idet forslaget vil bidrage til at sikre efterlevelse af reglerne om den kilometerbaserede vejafgift. Det forventes, at efterlevelsen af den kilometerbaserede vejafgift i alt vil medføre CO₂-reduktioner på ca. 0,2 mio. ton i 2025 og ca. 0,3 mio. ton i 2030 fra en reduktion af trafikarbejdet med lastbiler og i mindre grad fra udbredelsen af energieffektive og grønne lastbiler.

Lovforslaget skønnes i øvrigt ikke at have klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslagets § 2 om Færdselsstyrelsens kontrol og opkrævning af forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift kan have positive miljøkonsekvenser, idet forslaget vil bidrage til at sikre efterlevelse af reglerne om den kilometerbaserede vejafgift. Det forventes, at efterlevelsen af den kilometerbaserede vejafgift kan reducere trafikarbejdet med

lastbiler og dermed blandt andet bidrage til en reduktion af luftforurening. Det er dog ikke muligt at kvantificere konsekvenserne.

Lovforslaget skønnes i øvrigt ikke at have miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Færdselsstyrelsens adgang til at kontrollere og opkræve forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift, som foreslås med lovforslagets § 2, vil kun finde anvendelse for bøder, hvis skyldneren og det køretøj, hvormed forseelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet.

Det bemærkes, at der alene er tale om et kontrol- og opkrævningstiltag for forfaldne bøder, hvorimod de bagvedliggende regler, som bøderne kan udstedes for overtrædelse af, er ens for udenlandske og danske personer og køretøjer.

Endvidere har den aktuelle førers nationale tilhørsforhold ingen betydningen i selve kontrol- og opkrævningssituationen. Her vil såvel en dansk som en udenlandsk fører kunne kontrolleres og bøden opkræves, hvis det benyttede køretøj er hjemmehørende i udlandet, og der til det udenlandske køretøj er knyttet forfaldne fordringer med en udenlandsk skyldner.

Den del af det foreslåede kontrol- og opkrævningstiltag, hvor skyldnerens nationale tilhørsforhold er afgørende, er nødvendig for at skabe lighed mellem udenlandske og danske skyldnere, idet det er betydeligt vanskeligere at opkræve og inddrive forfaldne fordringer hos skyldnere, der er hjemmehørende i udlandet, end hos skyldnere, der er hjemmehørende i Danmark.

Lovforslagets bestemmelse om Færdselsstyrelsens opkrævning er begrundet i hensynet til en effektiv inddrivelse og kontrol, idet det er betydeligt vanskeligere at opkræve og inddrive forfaldne fordringer hos skyldnere, der er hjemmehørende i udlandet, end hos skyldnere, der er hjemmehørende i Danmark. Der henvises til pkt. 2.6.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det er By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at intensiteten ved det foreslåede kontrol- og opkrævningstiltag er egnet og nødvendigt med henblik på at opnå et tilstrækkeligt kontrolniveau på samme niveau, som det danske skyldnere kan mødes med.

Det vurderes på den baggrund, at ordningen ikke er i strid med EU-retten.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat,	Lovforslagets §1, nr. 2 og 3, kan have positive økonomiske konsekvenser for vejmyndig-	Lovforslagets § 2 vil kunne medføre øgede omkostninger til administration i mindre

Lovforslaget indeholder ikke EU-retslige aspekter i øvrigt.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 3. februar 2026 til den 23. februar 2026 (21 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F Fælles Fagligt Forbund, Advokatrådet, Alkohol og Samfund, AMU Transport Danmark, Arbejdstilsynet, ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, ATL - Transportens arbejdsgivere, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, samtlige byretter, BilsynsBranchen.dk, Cyklistforbundet, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Agroindustri, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kranforening (DKF), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Mobilitet, Dansk PersonTransport (DPT), Dansk Standard, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, DFIM, DTL's arbejdsgiverforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Falck Danmark A/S, Finans og Leasing, FOA, Fodgængerforbundet, Forbrugerbudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), KRAN BLOK Erfa, KL, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrugserhvervets Færdselsgruppe, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Reddernes Fagforening, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, SEGES, Sikre veje, SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafik og Transport ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark, Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Veteranknallertklubben Aktiv og Vestre og Østre Landsret.

kommuner og regioner	hederne (både statslige og kommunale), idet det vil blive muligt at gennemføre kørsel med særtransport, herunder blokvogn på en mere skånsom måde for vejen og dens inventar. Lovforslagets § 2 forventes at understøtte sikring af provenuet fra vejafgiftsordningen på ca. 1,5-2 mia. kr. årligt til staten (efter adfærd og tilbageløb), ligesom den foreslåede kontrol- og opkrævningsadgang vil kunne understøtte opkrævning af ubetalte forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift.	omfang hos Færdselsstyrelsen. Udgifterne afholdes inden for Færdselsstyrelsens eksisterende bevillingsmæssige ramme.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Lovforslagets § 2 kan have positive klimamæssige konsekvenser, idet forslaget vil bidrage til at sikre efterlevelse af reglerne om den kilometerbaserede vejafgift. Det forventes, at efterlevelsen af den kilometerbaserede vejafgift i alt vil medføre CO₂-reduktioner på ca. 0,2 mio. ton i 2025 og ca. 0,3 mio. ton i 2030.	
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Lovforslagets § 2 kan have positive miljøkonsekvenser, idet forslaget vil bidrage til at sikre efterlevelse af reglerne om den kilometerbaserede vejafgift. Det forventes, at efterlevelsen af den kilometerbaserede vejafgift kan reducere trafikarbejdet med lastbiler og dermed blandt andet bidrage til en reduktion af luftforurening.	
Forholdet til EU-retten	Det er vurderingen, at det ikke er i strid med EU-retten at indføre en kontrol- og opkrævningsadgang for Færdselsstyrelsen vedrørende forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift, der er idømt eller vedtaget af udenlandske skyldnere.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af	Ja Nej x	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af færdselslovens § 86, stk. 1, at kørsel med blokvogn, som medfører overskridelse af bestemmelser fastsat i medfør af §§ 84 og 85, kun må ske med politiets tilladelse, der meddeles efter forhandling med vedkommende vejmyndighed. Tilladelse gives til en enkelt kørsel eller til kørsel på en bestemt strækning eller inden for et bestemt område. Blokvogn må kun anvendes til transport, som ikke med rimelighed vil kunne gennemføres på anden måde.

Det foreslås i § 86, stk. 1, at efter »Kørsel med« indsættes »særtransporter, herunder« og »politiets« ændres til »Vejdirektoratets«.

By-, land- og transportministeren har i bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport fastsat nærmere regler for særtransporter, herunder hvilke særtransporter der kræver tilladelse, og hvilke der er tilladelsesfrie.

Den foreslåede ændring vil dels medføre en ændring der alene har karakter af en sproglig opdatering, da opgaven vedrørende udstedelse af særtransporttilladelser har været overdraget fra politiet til Vejdirektoratet siden 1. oktober 2021 til at udstede særtransporttilladelser, jf. særtransportbekendtgørelsens §§ 15-19, og dels medføre, at det tydeliggøres, at bestemmelsen også omhandler kørsel med særtransporter, herunder blokvogn.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det fremgår af færdselslovens § 86, stk. 2, at by-, land- og transportministeren fastsætter bestemmelser om blokvognskørsel. By-, land- og transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådanne transporter.

Det foreslås, at der indsættes et nyt § 86, stk. 2. Efter den foreslåede bestemmelse kan Vejdirektoratet i forbindelse med tilladelse, jf. stk. 1, give dispensation til at fravige bestemmelserne i § 4, stk. 1, § 14, stk. 1 og 5, § 15, stk. 1-4, § 16, stk. 1, og 3-5, § 17, stk. 1, § 18, § 20, stk. 1, § 22, § 28, stk. 1 og 2, § 29, stk. 1, nr. 7-10, § 44, stk. 1 og 2, § 46, stk. 1-3, § 48, hvis køretøjets samlede længde, bredde, højde, totalvægt, akseltryk eller dimensionerne på det transporterede gods ikke gør det muligt at gennemføre transporten i overensstemmelse med de pågældende regler.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at Vejdirektoratet i forbindelse med direktoratets tilladelse kan give dispensation til at fravige færdselsreglerne på en række områder således, at der kan ske gennemførelse af transporter, der vil overskride de gældende regler på grund af transportens længde, bredde, højde, totalvægt, akseltryk eller godsets karakter. Der vil for eksempel kunne være tale om blokvognskørsel, som alene kan gennemføres ved kørsel hen over spærreflader eller fuldt optrukne linjer, enten fordi vognbanen er for smal til den pågældende transport, eller fordi længde og stabiliteten af godset indebærer, at svingmanøvrer ikke kan gennemføres inden for den dertil indrettede vognbane.

De mulige fravigelser af færdselslovens bestemmelser om at efterkomme anvisninger for færdslen angivet ved færdselstavler, afmærkning på kørebane eller cykelsti, signalanlæg m.v., færdselslovens § 4, stk. 1 (anvisninger for færdslen), om færdselsregler for kørende §§ 14, stk. 1 og 5 (anvendelsen af vejens forskellige baner ved særlige baner for forskellige færdselsarter og krybespor), § 15, stk. 1-4 (placeringen på vejen), § 16, stk. 1 og 3-5 (svingning m.v.), § 17, stk. 1 (svingning m.v. ved kørsel over eller bort fra kørebanelen uden for vejryds m.v.), § 18 (vending, bakning og vognbaneskift m.v.), § 20, stk. 1 (kørende, som møder hinanden m.v.), § 22 (overhaling), § 28, stk. 1 og 2 (standsning og parkering), § 29, stk. 1, nr. 7-10 (standsning og parkering må ikke ske i krybespor, på afmærket holdeplads for hyrevogne m.v.), og § 44, stk. 1 og 2 (hastighed ved færdsel på motorvej samt tilkørsels- og frakørselsvej m.v.), § 46, stk. 1-3 (kørsel over midterrabat, foretagelse af vending og bakning m.v.), § 48 (anvendelse af motortrafikvej), er en undtagelsesbestemmelse, der kun tænkes anvendt i tilfælde, hvor Vejdirektoratet skønner det påtrængende nødvendigt og trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt efter en afvejning mellem formålet med transporten, transportens dimensioner, totalvægt og akseltryk samt godsets nærmere udformning, den ansøgte rutes forløb og at fravige en række konkrete bestemmelser ved de nævnte bestemmelser i færdselsloven.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det foreslås i § 86, stk. 2, der bliver stk. 3, at der efter »fastsætter bestemmelser om« indsættes »særtransporter, herunder«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at det tydeliggøres, at bestemmelsen også omhandler kørsel med særtransporter, herunder blokvogn, da Vejdirektoratet allerede i dag udsteder særtransporttilladelser, herunder til kørsel med blokvogn.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af færdselslovens § 125, stk. 2, at føreren skal frakendes retten betinget til at føre et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, hvis føreren har gjort sig skyldig i tre forhold, der ikke i sig selv medfører frakendelse af førerretten efter stk. 1, men er omfattet af 125, stk. 2, nr. 1-6.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om gældende ret.

Det foreslås i § 125, stk. 2, at der efter »Føreren skal« indsættes », jf. dog stk. 6,«.

Den foreslåede ændring vil sikre, at opmærksomheden henledes på den bestemmelse, som foreslås indsat ved forslagens § 1, nr. 4, om udrykningsføreres undtagelse fra klippekortordningen i visse tilfælde. Der henvises nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4.

Til nr. 5

Efter færdselslovens § 7, stk. 1, fastsætter by-, land- og transportministeren bestemmelser om udrykningskørsel, og ministeren kan i den forbindelse fravige reglerne i færdselsloven. Reglerne om udrykningskørsel er fastsat i udrykningsbekendtgørelsen.

Det følger af udrykningsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, at udrykningsførere kan fravige visse af færdselslovens regler, hvis det vurderes påtrængende nødvendigt og i øvrigt forsvarligt ud fra en konkret afvejning mellem formålet med udrykningskørslen og den færdselssikkerhedsmæssige risiko, og føreren under udrykningskørslen udviser ganske særlig forsigtighed. I tilfælde, der ikke er omfattet af udrykningsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, sanktioneres færdselslovsovertrædelser begået af en udrykningsfører under udrykningskørsel efter færdselslovens almindelige regler.

Efter færdselslovens § 125, stk. 2, skal føreren frakendes retten betinget til at føre et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, hvis føreren har gjort sig skyldig i tre forhold, der ikke i sig selv medfører frakendelse af førerretten efter stk. 1, men er omfattet af § 125, stk. 2, nr. 1-6.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om gældende ret.

Det foreslås, at der i færdselsloven indsættes et § 125, stk. 6, hvoraf det fremgår, at stk. 2, nr. 1-5, ikke gælder for førere af udrykningskøretøjer under udrykningskørsel, der er omfattet af regler udstedt i medfør af § 7, stk. 1, hvis betingelserne for at foretage udrykningskørsel er opfyldt, og forholdet ikke er omfattet af § 4, stk. 2, § 5, stk. 2, og § 55 a, stk. 1. 1. pkt. finder alene anvendelse ved overtrædelse af § 4, stk. 1, i forbindelse med fremkørsel mod rødt eller

gult lyssignal i kryds, hvis føreren har nedsat hastigheden i tilstrækkeligt omfang til, at der straks kan standses for mulig tværgående trafik.

Betegnelsen »førere af udrykningskøretøjer« omfatter personer, der fører et køretøj godkendt til anvendelse som udrykningskøretøj i medfør af udrykningsbekendtgørelsens § 3, stk. 1, når kørslen sker som led i en konkret udrykningsopgave, der opfylder betingelserne i udrykningsbekendtgørelsens § 1. Udrykningsføreren skal i den forbindelse handle på vegne af en udrykningsaktør omfattet af udrykningsbekendtgørelsens § 2. Det omfatter de udrykningsaktører, der er nævnt i udrykningsbekendtgørelsens § 2, stk. 1, herunder politiet, forsvaret, det statslige og kommunale redningsberedskab, det regionale sundhedsberedskab, kriminalforsorgen samt andre offentlige myndigheder, der udfører udrykningskørsel som led i varetagelsen af deres opgaver. Det omfatter endvidere førere, der udfører udrykningskørsel for fysiske eller juridiske personer, som efter udrykningsbekendtgørelsens § 2, stk. 2, er bemyndiget hertil, samt førere af ambulancer, når disse udfører udrykningskørsel efter en midlertidig tilladelse meddelt i medfør af § 2, stk. 3.

Betegnelsen omfatter også personer, der kører udrykningskørsel som led i politiets øvelses- og uddannelsesaktiviteter, jf. udrykningsbekendtgørelsens § 10.

Det er efter den foreslåede bestemmelse et krav, at betingelserne for at køre udrykningskørsel er opfyldt. Herved skal forstås, at udrykningskørslen skal være nødvendig i forhold til de formål, der er angivet i udrykningsbekendtgørelsens § 1, og at kørslen sker på vegne af en udrykningsaktør omfattet af udrykningsbekendtgørelsens § 2 eller som led i politiets øvelses- og uddannelsesaktiviteter efter bekendtgørelsens § 10.

I tilfælde, hvor udrykningskørslen har været berettiget, vil den foreslåede bestemmelse i § 125, stk. 6, medføre, at førere af udrykningskøretøjer ikke vil skulle tildeles klip i kørekortet for overtrædelser af de bestemmelser, der fremgår af § 125, stk. 2, nr. 1-5, uanset at overtrædelsen ud fra en konkret vurdering ikke har været påtrængende nødvendig eller føreren ikke har udvist tilstrækkelig forsigtighed.

Det er imidlertid kun de af færdselslovens bestemmelser, der under udrykningskørsel kan fraviges efter udrykningsbekendtgørelsens regler, der er omfattet af lempelsen i den foreslåede § 125, stk. 6. Da færdselslovens § 4, stk. 2, om pligten til altid at efterkomme anvisninger fra politiet eller andre personer, der er bemyndiget til at regulere trafikken, § 5, stk. 2, om forbuddet mod at passere en jernbaneoverkørsel, når signaler, bomme eller jernbanens personale tilkendegiver, at der skal standses, og § 55 a om forbud mod brug af håndholdt teleudstyr ikke kan fraviges under udrykningskørsel efter udrykningsbekendtgørelsens regler, er de nævnte bestemmelser undtaget fra den foreslåede lempelse i § 125, stk. 6. Overtrædelse af disse bestemmelser under udrykningskørsel vil således fortsat medføre klip i kørekortet i medfør af den gældende § 125, stk. 2, nr. 1 og 2.

I forhold til § 55 a vil der dog i medfør af færdselslovens gældende regler alene kunne tildeles udrykningsførere et klip i kørekortet for at anvende håndholdt teleudstyr under udrykningskørsel, hvis brugen ikke har været nødvendig for den operative indsats, jf. § 55 a, stk. 5.

I forhold til overtrædelse af færdselslovens § 4, stk. 1, om fremkørsel for rødt eller gult lyssignal, følger det af den foreslåede bestemmelses 2. pkt., at udrykningsføreren dog kun vil være omfattet af den foreslåede lempelse, i det omfang føreren har nedsat hastigheden tilstrækkeligt til at kunne standse for eventuel tværgående trafik. Har føreren ikke nedsat hastigheden på den angivne måde inden fremkørsel for rødt eller gult signallys, vil overtrædelsen fortsat medføre et klip i kørekortet efter den gældende § 125, stk. 2, nr. 2.

Da udrykningsbekendtgørelsen ikke giver mulighed for at fravige færdselslovens regler om kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer, omfatter den foreslåede bestemmelse ikke § 125, stk. 2, nr. 6, om THC-kørsel i det laveste interval mellem 0,0011 - 0,003 mg THC pr. kilogram blod. Overtrædelse af § 54, stk. 1, nr. 2 og 4, i intervallet mellem 0,0011 - 0,003 mg THC pr. kilogram blod vil således fortsat medføre klip i kørekortet under udrykningskørsel i medfør af den gældende § 125, stk. 2, nr. 6.

Den foreslåede lempelse omfatter ikke overtrædelser af færdselsloven, der medfører betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, eller § 126. Føreren vil derfor fortsat skulle frakendes førerretten betinget eller ubetinget for overtrædelser omfattet af færdselslovens bestemmelser herom, hvis overtrædelserne ikke har været påtrængende nødvendige, eller hvis føreren ikke har udvist tilstrækkelig forsigtighed. Det vil gælde både for tilfælde, hvor en overtrædelse i sig selv medfører en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten, for eksempel overtrædelse af hastighedsgrænsen med mere end 60 pct., jf. § 125, stk. 1, nr. 3, og i tilfælde, hvor flere overtrædelser i et kørselsforløb samlet vurderes til at udgøre en tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, jf. § 125, stk. 1, nr. 1, eller særlig hensynsløs kørsel efter § 126, stk. 1, nr. 4.

Politi, anklagemyndighed og domstolene vil efter den foreslåede ordning skulle tage stilling til, om en konkret kørsel er omfattet af den foreslåede lempelse, hvorefter udrykningsføreren ikke skal tildeles et klip i kørekortet.

Den foreslåede bestemmelse har ikke betydning for strafastsættelsen i de pågældende sager. Udrykningsførere vil således fortsat skulle straffes med bøde ved overtrædelser af færdselsloven i de tilfælde, hvor den foreslåede bestemmelse måtte føre til, at føreren ikke skal tildeles et klip i kørekortet.

Til nr. 6

I medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, skal føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort,

bortset fra lille knallert, ubetinget frakendes førerretten, når føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om gældende ret.

Det foreslås, at der i § 126, stk. 1, nr. 1, efter »luft« indsættes »eller har gjort sig skyldig i spirituskørsel, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a. eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet på over 0,50 promille, men ikke over 1,20 promille, som under normale omstændigheder vil medføre en betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 5, fremover vil skulle sanktioneres med en ubetinget frakendelse, når forholdet samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

For de tilfælde, hvor der er en særlig nedsat alkoholpromillegrænse på 0,20 efter § 53, stk. 2, vil den foreslåede ændring endvidere medføre, at spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet på over 0,20 promille, men ikke over 1,20 promille, som under normale omstændigheder vil medføre en betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 5, fremover vil skulle sanktioneres med en ubetinget frakendelse, når forholdet samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Det samme vil efter den foreslåede bestemmelse gøre sig gældende, hvis føreren overtræder § 53, stk. 3, ved at føre et motordrevet køretøj efter indtagelse af spiritus i et sådant omfang, at kørslen ikke kan ske på betryggende måde, når forholdet samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Lovforslaget indeholder ikke ændringer af promillegrænserne i § 53, stk. 1 og 2, ligesom lovforslaget ikke vil medføre ændringer i føreevnekriteriet i § 53, stk. 3. De foreslåede ændringer vil således alene have betydning for de frakendelsesmæssige sanktioner i tilfælde, hvor føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel efter reglerne i den gældende § 53.

Den gældende bestemmelse i § 126, stk. 2, hvorefter der under særlig formildende omstændigheder kan ske betinget frakendelse af førerretten i tilfælde, hvor frakendelse efter § 126, stk. 1, ellers skulle ske ubetinget, vil også finde anvendelse i forhold til tilfælde, der er omfattet af den foreslåede ændring af § 126, stk. 1, nr. 1.

Der er i den forbindelse ikke tilsigtet ændringer af praksis i forhold til anvendelsen af § 126, stk. 2. Der vil således fortsat alene yderst sjældent være grundlag for at undlade ubetinget frakendelse, og det vil derfor også i forhold til de tilfælde, der er omfattet af den foreslåede ændring af § 126, stk. 1, nr. 1, have undtagelsens karakter, at en ubetinget

frakendelse vil skulle erstattes af en betinget frakendelse i medfør af den gældende § 126, stk. 2.

Frakendelsestiden vil efter den gældende bestemmelse i § 128, stk. 2, 1. pkt., skulle ske for mindst 3 år. Konkrete forhold vil fortsat kunne medføre, at der udmåles en længere frakendelsesperiode end 3 år. Efter gældende praksis udmåles der således allerede i flere tilfælde en længere frakendelsesperiode i tilfælde, hvor kørslen er sket i spiritus- eller narkopåvirket tilstand og ved samtidig overtrædelse af straffeloven. En længere frakendelsesperiode vil for eksempel også kunne udmåles på grund af konkrete forhold ved det enkelte kørselsforløb eller på grund af tidligere forstraffe med relevans for sagen. Den foreslåede bestemmelse vil således ikke medføre en lempelse af de frakendelsesmæssige sanktioner i de tilfælde, hvor der efter gældende retspraksis allerede udmåles en frakendelsesperiode på mere end 3 år.

Til nr. 7

I medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 2, skal føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, ubetinget frakendes førerretten, når føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 1, nr. 1 (narkokørsel med undtagelse af THC-kørsel), eller § 54, stk. 1, nr. 2, når indholdet af THC i blodet overstiger 0,009 mg THC pr. kilogram blod, eller under skærpene omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 54, stk. 2, (føreevnekriteriet).

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om gældende ret.

Det foreslås i § 126, stk. 1, nr. 2, at »eller under« ændres til »under« og efter »stk. 2,« indsættes »eller har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, nr. 2-4, eller § 54, stk. 2, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at der vil skulle ske ubetinget frakendelse af førerretten i alle tilfælde af THC-kørsel, inklusiv receptkørsel med THC, og i tilfælde med receptkørsel med andre stoffer end THC, hvis forholdet samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Det vil således også gælde tilfælde, hvor indholdet af THC i blodet overstiger 0,001 mg THC pr. kilogram blod, men ikke overstiger 0,003 mg THC pr. kilogram blod, og som under normale omstændigheder vil medføre et klip i kørekortet efter § 125, stk. 2, nr. 6,

Det samme vil gøre sig gældende for tilfælde, hvor indholdet af THC i blodet overstiger 0,003 mg THC pr. kilogram blod, men ikke overstiger 0,009 mg THC pr. kilogram blod, og som under normale omstændigheder vil medføre en betinget frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1, nr. 6.

Receptkørsel med THC efter § 54, stk. 1, nr. 4, og receptkørsel med andre euforiserende stoffer end THC efter § 54, stk.

1, nr. 3, vil også med den foreslåede ændring skulle sanktioneres med en ubetinget frakendelse af førerretten, hvis forholdet samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Den foreslåede ændring vil endvidere indebære, at der skal ske ubetinget frakendelse af førerretten, når føreren på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, søvnmangel, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han eller hun er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde (det almindelige føreevnekriterie i § 54, stk. 2), hvis forholdet samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Den foreslåede ændring indeholder ikke ændringer af de bagatelgrænser for bevidsthedspåvirkende stoffer, som i medfør af § 54, stk. 1, nr. 1, er fastsat ved bekendtgørelse nr. 1277 af 6. november 2025 om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer. Ligeledes vil den foreslåede bestemmelse ikke medføre ændringer i føreevnekriteriet i § 54, stk. 2. Den foreslåede ændring vil således alene have betydning for de frakendelsesmæssige sanktioner i tilfælde, hvor føreren har begået narkokørsel efter reglerne i den gældende § 54.

Den gældende bestemmelse i § 126, stk. 2, hvorefter der under særlig formildende omstændigheder kan ske betinget frakendelse af førerretten i tilfælde, hvor frakendelse efter § 126, stk. 1, ellers skulle ske ubetinget, vil også finde anvendelse i forhold til tilfælde, der er omfattet af den foreslåede ændring af § 126, stk. 1, nr. 2.

Der er i den forbindelse ikke tilsigtet ændringer af praksis i forhold til anvendelsen af § 126, stk. 2. Der vil således fortsat alene yderst sjældent være grundlag for at undlade ubetinget frakendelse, og det vil derfor også i forhold til de tilfælde, der er omfattet af den foreslåede ændring af § 126, stk. 1, nr. 2, have undtagelsens karakter, at en ubetinget frakendelse vil skulle erstattes af en betinget frakendelse i medfør af den gældende § 126, stk. 2.

Frakendelsestiden vil efter den gældende bestemmelse i § 128, stk. 2, 1. pkt., skulle ske for mindst 3 år. Konkrete forhold vil fortsat kunne medføre, at der udmåles en længere frakendelsesperiode end 3 år. Efter gældende praksis udmåles der således allerede i flere tilfælde en længere frakendelsesperiode i tilfælde, hvor kørslen er sket i spiritus- eller narkopåvirket tilstand og ved samtidig overtrædelse af straffeloven. En længere frakendelsesperiode vil for eksempel også kunne udmåles på grund af konkrete forhold ved det enkelte kørselsforløb eller på grund af tidligere forstraffe med relevans for sagen. Den foreslåede bestemmelse vil således ikke medføre en lempelse af de frakendelsesmæssige sanktioner i de tilfælde, hvor der efter gældende retspraksis allerede udmåles en frakendelsesperiode på mere end 3 år.

Til nr. 8

I medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 4, skal føreren

af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, ubetinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særligt hensynsløs måde.

I § 128, stk. 2, fremgår, hvilke forhold der medfører, at frakendelse af førerretten skal ske for et tidsrum af minimum 3 år. Efter stk. 2, 1. pkt., gælder dette i tilfælde af spirituskørsel med en alkoholkoncentration på over 1,20 promille eller ved overtrædelse af færdselslovens § 54, stk. 1 eller 2. Efter § 128, stk. 2, 2. pkt., finder en frakendelsestid på mindst 3 år tilsvarende anvendelse ved de groveste hastighedsovertrædelser, ulovlig kap- og vædekørsel samt chikanøs kørsel mod politiet, der hindrer politiets eftersætning af andre køretøjer, jf. § 126, stk. 1, nr. 10-13.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om gældende ret.

Det foreslås i § 128, stk. 2, 2. pkt., at »4 eller« indsættes efter »nr.«.

Den foreslåede ændring af § 128, stk. 2, 2. pkt., vil medføre, at ubetinget frakendelse af førerretten på grund af særlig hensynsløs kørsel omfattet af § 126, stk. 1, nr. 4, herefter vil skulle ske for en periode af mindst tre år.

Konkrete forhold vil fortsat kunne medføre, at der udmåles en længere frakendelsesperiode end tre år. En længere frakendelsesperiode vil i overensstemmelse med gældende retspraksis for eksempel kunne udmåles på grund af konkrete forhold ved det enkelte kørselsforløb, samtidig overtrædelse af straffelovens bestemmelser eller på grund af tidligere forstraffe med relevans for sagen. Den foreslåede bestemmelse vil således ikke medføre en lempelse af de frakendelsesmæssige sanktioner i de tilfælde, hvor der efter gældende retspraksis allerede udmåles en frakendelsesperiode på mere end 3 år.

Til nr. 9

Efter § 133 a, stk. 2, 1. pkt., skal der ske konfiskation, hvis ejeren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. l luft eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, (særlig hensynsløs kørsel), § 126, stk. 1, nr. 10 (kørsel med en hastighed på 200 km i timen eller derover,) eller § 126, stk. 1, nr. 11 (kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen med en samtidig overskridelse af den fastsatte hastighedsgrænse med mere end 100 pct).

Det følger af § 133 a, stk. 2, 2. pkt., at der i tilfælde, hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer, og føreren har gjort sig skyldig i en eller flere af de i 1.

pkt. nævnte overtrædelser, skal konfiskation ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende, navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om gældende ret.

Det foreslås i § 133 a, stk. 2, 1. pkt., at »eller i et forhold« ændres til », har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2, eller har gjort sig skyldig i et forhold«.

Med den foreslåede ændring vil tilfælde, hvor føreren ubetinget skal frakendes førerretten på grund af spiritus- eller narkokørsel og samtidig har gjort sig skyldig i uagtsom betydelig legemsbeskadigelse eller trafikdrab efter straffeloven, blive omfattet af færdselslovens særlige konfiskationsregler for vanvidskørsel, jf. den gældende bestemmelse i § 133 a, stk. 2, 2. pkt.

Den foreslåede bestemmelse vil således indebære, at der i de pågældende tilfælde vil skulle ske konfiskation af køretøjet allerede i førstegangstilfælde, og at dette som udgangspunkt vil skulle ske uanset ejerforhold. Det vil sige også i tilfælde, hvor føreren ikke selv er ejer af køretøjet, men har benyttet et køretøj, der tilhører tredjemand.

Konfiskation vil med den foreslåede bestemmelse skulle ske i de tilfælde, hvor spiritus- og narkokørsel medfører en ubetinget frakendelse af førerretten.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 6 og 7, at ændre § 126, stk. 1, nr. 1 og 2, således at førerretten vil skulle frakendes ubetinget i alle tilfælde af spiritus- og narkokørsel, hvis forholdet samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5 og 6.

Lovforslagets § 1, nr. 6 og 7, vil i samspil med den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 2, 1. pkt., således medføre, at der vil skulle ske konfiskation i alle tilfælde af spirituskørsel med en alkoholpromille over henholdsvis 0,2 og 0,5 og i alle tilfælde af narkokørsel, inklusiv alle tilfælde af THC-kørsel med et indhold i blodet, der overstiger 0,001 mg THC pr. kilogram blod, hvis forholdet samtidig udgør en overtrædelse af straffelovens 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2.

Den foreslåede ændring vil ikke ændre ved, at der fortsat i medfør af § 133 a, stk. 2, 1. pkt., vil skulle ske konfiskation af køretøjet i tilfælde af spirituskørsel med en alkoholpromille på over 2,00, uanset hvilke konsekvenser spirituskørslen har haft.

Den gældende bestemmelse i § 133 a, stk. 13, hvorefter konfiskation efter stk. 2 kan undlades, når særlige grunde undtagelsesvis taler herfor, vil også finde anvendelse i forhold til tilfælde, der er omfattet af den foreslåede ændring af § 133 a, stk. 2.

Der er i den forbindelse ikke tilsigtet ændringer af praksis i forhold til anvendelsen af § 133 a, stk. 13. Det vil således have undtagelses karakter, at konfiskation skal undlades i medfør af bestemmelsen, og det vil navnlig kunne være tilfældet i situationer, hvor eksempelvis ganske særlige familiemæssige eller sociale forhold vil bevirke, at konfiskation i det konkrete tilfælde vil have uforholdsmæssigt indgribende betydning for den pågældende.

Til § 2

Til nr. 1

Færdselsstyrelsen har ikke i medfør af gældende regler hjemmel til at kontrollere køretøjer med henblik på opkrævning af forfaldne bøder.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om gældende ret.

Det foreslås, at der i synsloven indsættes et § 12 a, stk. 1, 1. pkt., (hvoraf fremgår), at Færdselsstyrelsen ved vejsiden kan foretage kontrol og opkrævning af endelig afgjorte og forfaldne bøder for overtrædelse af lov om vejafgift, hvis skyldneren og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet.

De sager, der i medfør af den foreslåede bestemmelse vil kunne sendes til Færdselsstyrelsen til opkrævning, vil være de samme sager vedrørende bøder for manglende betaling af vejafgift, som kan sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S i medfør af færdselslovens § 120 c, stk. 1, jf. stk. 3 og 5.

Det betyder, at bøden vil skulle være endelig afgjort enten ved dom eller udenretligt vedtaget. Har skyldneren indgået en afdragsordning om betaling af en endelig afgjort bøde og misligholdes denne afdragsordning, vil den ubetalte del af bøden også kunne sendes til opkrævning hos Færdselsstyrelsen.

Bøden vil endvidere skulle være forfalden. Det vil sige, at betalingsfristen for den pågældende fordring skal være udløbet. Det er ikke et krav efter den foreslåede bestemmelse, at der af fordringshaver har været iværksat og afsluttet en rykkerprocedure efter forfaldsdagen, før fordringen vil kunne opkræves via Færdselsstyrelsen.

Der vil blive tale om et samlet opkrævningstiltag hos Sund & Bælt Holding A/S og Færdselsstyrelsen, som politiet vil kunne benytte sig af i forlængelse af øvrige opkrævningsforanstaltninger. Hvis fordringer sendes til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S og Færdselsstyrelsen, vil det således skulle ske forud for overdragelse af fordringen til ind-

drivelse hos Gældsstyrelsen. Der vil derfor ikke blive tale om sideløbende inddrivelsesforløb. Fordringer, der er sendt til inddrivelse hos Gældsstyrelsen, vil ikke kunne opkræves af Færdselsstyrelsen (og Sund & Bælt Holding A/S) efter den foreslåede ordning. Gældsstyrelsen vil fortsat være restanceinddrivelsesmyndighed, og overdragelse af fordringer til inddrivelse hos Gældsstyrelsen vil således fortsat skulle ske efter reglerne i gældsinddrivelsesloven, straffuldbyrdelseslovens §§ 91-92 og bødebekendtgørelsens § 5.

Den foreslåede adgang til at opkræve forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift vil kun finde anvendelse, hvis både den, som er blevet pålagt bøden, som andre, der måtte hæfte for bøden, og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet.

En fører, der er idømt eller har vedtaget en bøde for manglende betaling af vejafgift, og andre der eventuelt måtte hæfte for bøden, anses i den foreslåede bestemmelses forstand for hjemmehørende i udlandet, hvis vedkommende ikke har fast bopæl i Danmark. Det motordrevne køretøj anses i bestemmelsens forstand for hjemmehørende i udlandet, hvis køretøjet ikke er indregistreret i Danmark.

Da det er et krav efter den foreslåede bestemmelse, at både skyldneren, og andre der eventuelt måtte hæfte for bøden, og det motordrevne køretøj skal være hjemmehørende i udlandet, vil Færdselsstyrelsen ikke kunne opkræve bøden, hvis den der er blevet idømt eller har vedtaget bøden eller andre der måtte hæfte for bøden, er hjemmehørende her i landet, selv om køretøjet er indregistreret i udlandet, eller hvis den der er blevet idømt eller har vedtaget bøden eller andre der måtte hæfte for bøden, er hjemmehørende i udlandet, og køretøjet er indregistreret i Danmark.

Det foreslås, at der i synsloven indsættes et § 12 a, stk., 1 2. pkt., hvorefter Færdselsstyrelsen kan anvise og ledsage køretøjet til et kontrolsted, som køretøjet ikke må forlade, før betalingsforholdet er afklaret.

Den foreslåede bestemmelse giver ikke Færdselsstyrelsen beføjelser til at tvinge udenlandske køretøjer til standsning. Færdselsstyrelsen vil alene få alene hjemmel til ved tydelig afmærkning af kontrolstedet og kontrolpersonale at anvise køretøjerne til et kontrolsted. Færdselsstyrelsen vil således ikke kunne eftersætte et køretøj, der ikke følger styrelsens anvisninger om standsning.

Det foreslås med lovforslagets § 2, nr. 2, at det vil være strafbelagt med bøde, hvis Færdselsstyrelsens anvisninger efter den foreslåede § 12 a, stk. 1, ikke følges. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2.

I praksis vil Færdselsstyrelsen på baggrund af køretøjets nummerplade skulle indgive en anmeldelse til politiet, hvis det konstateres, at føreren kører videre, selv om Færdselsstyrelsens medarbejder har givet anvisninger til føreren. I forhold til udenlandske køretøjer skal politi og anklage-

myndighed, på samme måde som for eksempel ved hastighedsoverskridelser, der konstateres ved fartkameraer, på baggrund af Færdselsstyrelsens anmeldelse igangsætte en efterforskning i samspil med relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret med henblik på at finde frem til, hvem der har ført køretøjet.

Ifølge den foreslåede bestemmelse må køretøjet ikke forlade kontrolstedet, før betalingsforholdet er afklaret. Det betyder, at bøden enten skal betales på stedet, eller at føreren kan fremvise dokumentation for, at bøden er blevet betalt. Det sidstnævnte vil kunne være tilfældet, hvis føreren tidligere samme dag har betalt bøden, for eksempel i forbindelse med passage af Storebæltsforbindelsen. Det vil være Færdselsstyrelsen, som bestemmer, hvornår betalingsforholdet er afklaret, og dermed hvornår køretøjet kan forlade kontrolstedet.

Hvis det kontrollerede køretøj er et vogntog, vil det alene være det trækkende køretøj, der ikke må forlade kontrolstedet. Et påhængskøretøj vil derimod kunne afhentes af et andet trækkende køretøj, hvortil der ikke er knyttet endelige og forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift.

Da de bøder, der kan opkræves, skal være endelige og forfaldne, vil føreren ikke kunne fremsætte indsigelser mod fordringens eksistens eller bødens størrelse over for Færdselsstyrelsen. Indsigelser, som føreren måtte have, til trods for, at bøden er endelig afgjort, for eksempel fordi føreren mener, at der er indberettet en for stor bøde, vil føreren være henvist til efterfølgende at rette til fordringshaveren, det vil sige politiet.

Bøder, der er pålagt udenlandske skyldnere, knytter sig i medfør af den foreslåede bestemmelse til det udenlandske køretøj, som overtrædelsen er begået med. Det vil således være uden betydning, at den aktuelle fører af køretøjet ikke er den skyldner, som oprindeligt er blevet idømt eller har vedtaget bøden. Det vil for eksempel kunne være tilfældet, hvis køretøjet har skiftet ejer, siden bøden er blevet idømt eller vedtaget, eller fordi køretøjet tilhører en transportvirksomhed, hvis køretøjer benyttes af forskellige førere. Det vil for eksempel også kunne være tilfældet, hvis køretøjet er et udenlandsk udlejnings- eller leasingkøretøj, og bøden tidligere er blevet idømt eller vedtaget af en anden udenlandsk fører under brug af samme køretøj. Hvis den aktuelle fører i sådanne situationer vælger at betale bøden for at få mulighed for at forlade kontrolstedet, vil et sådant forhold skulle anses som et civilretligt anliggende mellem den betalende, aktuelle fører og den skyldner, der oprindeligt blev idømt eller vedtog bøden.

Den foreslåede bestemmelse stiller ikke krav om, at den aktuelle fører skal være hjemmehørende i udlandet. Passage vil således kunne nægtes i medfør af bestemmelsen, uanset om den aktuelle fører er hjemmehørende i Danmark eller udlandet.

Det er hensigten, at kontrollen og opkrævningen i vidt

omfang vil skulle udføres samtidig med Færdselsstyrelsens vejsidesyn, således at køretøjer, der er udvalgt til vejsidesyn efter synslovens og vejsidesynsbekendtgørelsens regler, samtidig vil kunne kontrolleres og opkræves for ubetalte bøder for manglende betaling af vejafgift.

Da der i medfør af den foreslåede bestemmelse udelukkende vil kunne opkræves ubetalte bøder hos udenlandske køretøjer, vil Færdselsstyrelsens medarbejdere dog ikke kunne udvælge køretøjer til vejsidesyn alene på baggrund af oplysninger om ubetalte bøder for manglende betaling af vejafgift. Det ville være i med vejsidesynsdirektivets artikel 8, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (vejsidesynsdirektivet), der er implementeret i vejsidesynsbekendtgørelsens § 6, stk. 3, og som indeholder et forbud mod enhver forskelsbehandling ved udvælgelsen på grund af førerens nationalitet eller køretøjets registrerings- eller ibrugtagningsland. Der vil dog ikke være noget til hinder for, at køretøjer, der er udvalgt til selvstændig kontrol og opkrævning for ubetalte bøder, også undergives et vejsidesyn, hvis det viser sig, at det pågældende køretøj tilhører en virksomhed med en høj risikoklassificering i henhold til synsdirektivet, eller hvis der i øvrigt måtte være konkret forhold ved køretøjet (for eksempel synligt nedslidte dæk og lignende) eller chaufførens opførsel, som giver anledning til at undergive køretøjet et vejsidesyn.

Det foreslås i § 12 a, *stk. 2*, at *stk. 1* ikke finder anvendelse med hensyn til skyldnere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige.

Baggrunden for, at den foreslåede bestemmelse ikke vil finde anvendelse med hensyn til skyldnere, som er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige, er, at der for disse lande er særligt lette muligheder for inddrivelse af strafferetlige bøder, jf. lov om samarbejde med Finland, Island, Norge og Sverige angående fuldbyrdelse af straf m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 555 af 25. maj 2011 med senere ændringer.

Det foreslås i § 12 a, *stk. 3*, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte nærmere regler om kontrol og opkrævning efter *stk. 1*, herunder om at regler fastsat i medfør af § 11, *stk. 2*, finder tilsvarende anvendelse ved kontrol og opkrævning efter *stk. 1*. Det fremgår endvidere af den foreslåede § 12 a, *stk. 3*, at by-, land- og transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om oversendelse af sager til kontrol og opkrævning.

Det er hensigten at benytte bemyndigelsesbestemmelsen i den foreslåede § 12 a, *stk. 3*, 1. pkt., til at ændre reglerne i vejsidesynsbekendtgørelsen, således at bekendtgørelsens regler om blandt andet indretning og afmærkning af køretøjer og kontrolsteder også vil finde anvendelse i forbindelse med den kontrol og opkrævning af forfaldne bøder for manglende betaling af vejafgift, som det foreslås, at Færdselsstyrelsen kan foretage. Tilsvarende er det hensigten at

fastsætte nærmere regler om gennemførelse af kontrollen og opkrævningen, herunder vejledning af føreren om betaling og opkrævningsperiodens længde.

Det er endvidere hensigten at benytte bemyndigelsesbestemmelsen i den foreslåede § 12 a, stk. 3, 2. pkt., til efter forhandling med justitsministeren at fastsætte regler, der svarer til reglerne i passagenægtelsesbekendtgørelse om udveksling af oplysninger mellem politiet og Sund & Bælt Holding A/S, herunder oversendelse af bøder til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S. Det er således tanken, at politiet samtidig med, at politiet sender sager til opkrævning hos Sund & Bælt Holding A/S skal sende de samme sager, inklusiv oplysninger om sagerne, til Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen vil være selvstændig dataansvarlig for de herved indsamlede oplysninger og vil skulle behandle oplysningerne i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

Til nr. 2

Det følger af synslovens § 36, stk. 3, at en fører af et erhvervskøretøj eller en motorcykel, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved syn ved vejsiden efter § 11, stk. 1, straffes med bøde.

Det foreslås at ændre § 36, stk. 3, således at »ved syn ved vejsiden« udgår og efter »stk. 1« indsættes », eller § 12 a, stk. 1«.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at det vil være strafbelagt med bøde, hvis Færdselsstyrelsens anvisninger efter den foreslåede § 12 a, stk. 1, ikke følges.

Det forudsættes, at bødeniveauet fastsættes til 1.500 kr. Det svarer til bødeniveauet for overtrædelse af færdselslovens § 4, stk. 2, om trafikanters pligt til at efterkomme politiets anvisninger for færdslen, lige så vel som det svarer til bødeniveauet for overtrædelse af synslovens § 11, stk. 1, om pligt til at efterkomme Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn.

Den angivne retningslinje afskærer ikke domstolene fra efter en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen at fravige det angivne bødeniveau i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2027.

I forhold til andre retsfølger end straf indeholder straffelovens § 4 generelle overgangsbestemmelser, der regulerer tilfælde, hvor en handling er foretaget før en ny lovs ikrafttræden, men ikke endelig afgjort ved den nye lovs ikrafttræden. Det følger af straffelovens § 4, stk. 2, at spørgsmålet om idømmelse af andre retsfølger end de, der nævnes i bestemmelsens stk. 1, afgøres efter den straffelovgivning, som er gældende på gerningstidspunktet, medmindre andet er bestemt.

Lovforslagets § 1, nr. 6 og 7, om skærpelse af den frakendelsesmæssige sanktion for spiritus- og narkokørsel i forbindelse med uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, lovforslagets § 1, nr. 8, om skærpelse af frakendelsesperioden ved særlig hensynsløs kørsel, og lovforslagets § 1, nr. 9, om konfiskation, vil således alene finde anvendelse for forhold, der er begået efter lovens ikrafttræden, jf. straffelovens § 4, stk. 2.

Lovforslagets § 1, nr. 4 og 5, om lempelse af visse af de frakendelsesmæssige sanktioner for førere af udrykningskøretøjer under berettiget udrykningskørsel, bør imidlertid finde anvendelse på forhold, der er begået inden lovens ikrafttræden, men ikke endelig pådømt ved lovens ikrafttræden. Dette følger imidlertid ikke af straffelovens § 4, stk. 2, eller af straffelovens § 3, stk. 1, som alene regulerer spørgsmålet om strafbarhed og straf.

Det foreslås derfor i *stk. 2*, at § 1, nr. 4 og 5, har virkning før lovens ikrafttræden på forhold, der er begået inden lovens ikrafttræden, men ikke endelig pådømt ved lovens ikrafttræden.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at for forhold, som måtte være begået før lovens ikrafttræden, men ikke endelig pådømt ved lovens ikrafttræden, skal spørgsmålet om idømmelse af klip i kørekortet afgøres efter lovforslagets regler.

Tilsvarende gælder for sager, der er pådømt i byretten før lovens ikrafttræden, og som pådømmes i landsretten efter lovens ikrafttræden. Også i disse sager vil spørgsmålet om klip i kørekortet skulle endeligt afgøres efter de nye regler.

Ifølge færdselslovens § 143 og synslovens § 39 gælder lovene ikke for Færøerne og Grønland, og lovene indeholder ikke anordningsbestemmelser om, at lovenes regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Lovforslaget vil derfor ikke finde anvendelse eller ved kongelig anordning kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1 I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 12. januar 2026, foretages følgende ændringer:
§ 86. Kørsel med blokvogn, som medfører overskridelse af bestemmelser fastsat i medfør af §§ 84 og 85, må kun ske med politiets tilladelse, der meddeles efter forhandling med vedkommende vejmyndighed. Tilladelse gives til en enkelt kørsel eller til kørsel på en bestemt strækning eller inden for et bestemt område. Blokvogn må kun anvendes til transport, som ikke med rimelighed vil kunne gennemføres på anden måde. <i>stk. 2.</i> Transportministeren fastsætter bestemmelser om blokvognskørsel. Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådanne transporter	1. I § 86, <i>stk. 1</i>, indsættes efter »Kørsel med«: »særtransporter, herunder« og »politiets« ændres til: »Vejdirektoratets«. 2. I § 86 indsættes efter <i>stk. 1</i> som nyt stykke: »<i>Stk. 2.</i> Vejdirektoratet kan i forbindelse med udstedelse af tilladelse, jf. <i>stk. 1</i>, give dispensation til at fravige bestemmelserne i § 4, <i>stk. 1</i>, § 14, <i>stk. 1</i> og 5, § 15, <i>stk. 1</i>-4, § 16, <i>stk. 1</i> og 3-5, § 17, <i>stk. 1</i>, § 18, § 20, <i>stk. 1</i>, § 22, § 28, <i>stk. 1</i> og 2, § 29, <i>stk. 1</i>, nr. 7-10, § 44, <i>stk. 1</i> og 2, § 46, <i>stk. 1</i>-3, og § 48, hvis køretøjets samlede længde, bredde, højde, totalvægt, akseltryk eller dimensionerne på det transporterede gods ikke gør det muligt at gennemføre transporten i overensstemmelse med de pågældende regler.« <i>Stk. 2</i> bliver herefter <i>stk. 3</i>. 3. I § 86, <i>stk. 2</i>, der bliver <i>stk. 3</i>, indsættes efter »fastsætter bestemmelser om«: »særtransporter, herunder«.
§ 125--- <i>Stk. 2.</i> Føreren skal endvidere betinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i tre forhold, der ikke i sig selv medfører frakendelse af førerretten efter <i>stk. 1</i>, men som er omfattet af 1)-6) --- <i>Stk. 3</i>-5. ---	4. I § 125, <i>stk. 2</i>, indsættes efter »Føreren skal«: », jf. dog <i>stk. 6</i>,«. 5. I § 125 indsættes efter <i>stk. 5</i> som nyt stykke: »<i>Stk. 6.</i> <i>Stk. 2</i>, nr. 1-5, gælder ikke for førere af udrykningskøretøjer under udrykningskørsel, der er omfattet af regler udstedt i medfør af § 7, <i>stk. 1</i>, hvis betingelserne for at foretage udrykningskørsel er opfyldt, og forholdet ikke er omfattet af § 4, <i>stk. 2</i>, § 5, <i>stk. 2</i>, og § 55 a, <i>stk. 1</i>. 1. pkt. finder alene anvendelse ved overtrædelse af § 4, <i>stk. 1</i>, i forbindelse med fremkørsel mod rødt eller gult lyssignal i kryds, hvis føreren har nedsat hastigheden i tilstrækkeligt omfang til, at der straks kan standses for mulig tværgående trafik.« <i>Stk. 6</i> bliver herefter <i>stk. 7</i>.

§ 126. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, skal ubetinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren 1) har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft, 2) har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, nr. 1, eller § 54, stk. 1, nr. 2, ved at have indtaget tetrahydrocannabinol (THC) i et sådant omfang, at indholdet af THC i blodet under eller efter kørslen overstiger 0,009 mg THC pr. kilogram blod, eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 2, 3) -13) ---	6. I § 126, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »luft«: »eller har gjort sig skyldig i spirituskørsel, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2«. 7. I § 126, stk. 1, nr. 2, ændres »eller under« til: »under« og efter »stk. 2,« indsættes: »eller har gjort sig skyldig i en overtrædelse af § 54, stk. 1, nr. 2-4, eller § 54, stk. 2, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2,«.
§ 128. --- <i>Stk. 2.</i> Ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, sker for et tidsrum af mindst 3 år, medmindre ubetinget frakendelse af førerretten sker i medfør af § 126, stk. 1, nr. 6, for forhold omfattet af § 125, stk. 2 eller 3. Ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af § 126, stk. 1, nr. 10-13, sker ligeledes for et tidsrum af mindst 3 år. <i>Stk. 3 og 4. ---</i>	8. I § 128, stk. 2, 2. pkt., indsættes efter »nr.«: »4 eller«.
§ 133 a. --- <i>Stk. 2.</i> Konfiskation skal ske, hvis ejeren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen på over 2,00 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen på over 1,00 mg pr. l luft eller i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 4, 10 eller 11. I tilfælde, hvor køretøjet føres af en anden person end køretøjets ejer og føreren har gjort sig skyldig i en eller flere af de i 1. pkt. nævnte overtrædelser, skal konfiskation ske, medmindre konfiskation må anses for uforholdsmæssigt indgribende, navnlig henset til ejerens mulighed for at kunne vide, at køretøjet ville blive anvendt ved en eller flere af de overtrædelser, der nævnes i 1. pkt., og for at tage alle rimelige skridt til at sikre sin økonomiske stilling i anledning af overdragelsen af køretøjet til den anden person. <i>Stk. 3-15. --</i>	9. I § 133 a, stk. 2, 1. pkt., ændres »eller i et forhold« til: », har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af førerretten efter § 126, stk. 1, nr. 1 eller 2, hvis forholdet udgør en samtidig overtrædelse af straffelovens § 241 a eller § 249, stk. 1, jf. stk. 2, eller har gjort sig skyldig i et forhold«.
	§ 2

	I lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lov nr. 774 af 20. juni 2025, foretages følgende ændringer:
	1. Efter § 12 indsættes i <i>kapitel 4</i>: »§ 12 a. Færdselsstyrelsen kan ved vejsiden foretage kontrol og opkrævning af endelig afgjorte og forfaldne bøder for overtrædelse af lov om vejafgift, hvis skyldneren og det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, er hjemmehørende i udlandet. Færdselsstyrelsen kan i den forbindelse anvise og ledsage køretøjet til et kontrolsted, som køretøjet ikke må forlade, før betalingsforholdet er afklaret. <i>Stk. 2.</i> Stk. 1 finder ikke anvendelse med hensyn til skyldnere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige. <i>Stk. 3.</i> By-, land- og transportministeren kan fastsætte nærmere regler om kontrol og opkrævning efter stk. 1, herunder at regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse ved kontrol og opkrævning efter stk. 1. By-, land- og transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om oversendelse af sager til kontrol og opkrævning.«
§ 36. --- <i>Stk. 2. ---</i> <i>Stk. 3.</i> Med bøde straffes en fører af et erhvervskøretøj eller en motorcykel, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved syn ved vejsiden efter § 11, stk. 1. <i>Stk. 4-6. ---</i>	2. I § 36, <i>stk. 3</i>, udgår »ved syn ved vejsiden« og efter »stk. 1« indsættes: », eller § 12 a, stk. 1«