



FOB 04.476

Tilbagekaldelse af transporttilladelse

En brancheforening klagede til ombudsmanden over at politiet havde tilbagekaldt tilladelsen til et transportfirma til at transportere en bred last på blokvogn fra Frøslev Grænse til Grenå Havn. Årsagen til tilbagekaldelsen var at en anden politikreds på ruten efterfølgende havde oplyst at den var blevet anmodet om at udstede tilladelse til transporten, men at den havde afslået dette af færdselssikkerhedsmæssige årsager, og fordi transporten i stedet kunne ske ad søvejen. Politiets afgørelse om tilbagekaldelse var blevet stadfæstet af Færdselsstyrelsen.

Ombudsmanden udtalte at politiets sagsoplysning og partshøring i forbindelse med afgørelsen om udstedelse af transporttilladelsen var klart utilstrækkelig. Herudover opfyldte begrundelsen for afgørelsen ikke kravene i forvaltningsloven, og der var ikke givet klagevejledning. Sammenfattende mente ombudsmanden at politiets afgørelse om tilbagekaldelse var så mangelfuld at Færdselsstyrelsen som prøvelsesmyndighed burde have tilsidesat afgørelsen som ugyldig.

Med hensyn til Færdselsstyrelsens afgørelse udtalte ombudsmanden at det måtte anses for tvivlsomt om styrelsens konkrete afvejning af de relevante hensyn for og imod tilbagekaldelse af transporttilladelsen fuldt ud var foretaget i overensstemmelse med de almindelige forvaltningsretlige regler om tilbagekaldelse.

Ombudsmanden henstillede på den baggrund til Færdselsstyrelsen at genoptage sagen med henblik på en fornyet vurdering.

(J.nr. 2003-2009-512).

Det fremgik af sagens akter at et transportfirma, A, den 17. februar 2003 ansøgte Horsens Politi om tilladelse til at transportere en maskindel fra Frøslev Grænse til Grenå Havn inden for tidsrummet 19. februar til 22. februar 2003. Det fremgik bl.a. af ansøgningen at transportens totalbredde var 6,20 meter, længden indtil 16,50 meter og højden indtil 4 meter. Transporten ville ske med lastbil tilkoblet blokvogn.

Tilladelse til transporten blev givet af Politimesteren i Horsens samme dag. Tilladelsen blev givet på et skema hvortil der var vedhæftet nogle "Almindelige betingelser". Af disse betingelser fremgik bl.a. at færdselsloven bestemmelser nøje skulle overholdes. I den forbindelse blev bl.a. henvist til Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 313 af 9. maj 1997 om kørsel med blokvogn og mobilkraner. Desuden blev det anført at "transporttilladelser meddeles i overensstemmelse med regler fastsat i Trafikministeriets cirkulære nr. 66 af 30. april 1993." Om tilbagekaldelse var anført følgende:

FOB 04.476

Forvaltningsret 1121.1 -
1133.2 - 114.3 - 114.4 -
12.1 - 13.3

“Politiet kan tilbagekalde tilladelsen, såfremt vilkårene for tilladelsen, tilsidesættes. Tilladelsen kan endvidere tilbagekaldes, såfremt det er nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden eller vejforholdene.”.

Senere samme dag, den 17. februar 2003, anmodede A om at få ændret tilladelsen således at transporten i stedet skulle finde sted inden for tidsrummet 21. marts til 27. marts 2003. Politimesteren imødekom senere den 17. februar 2003 denne anmodning om ændring af tidspunktet for transporten.

Den 21. februar 2003 udsendte Politimesteren i Gråsten og Tønder følgende meddelelse til alle de politimyndigheder der udstedte transporttilladelser:

“Til orientering

Fra tysk speditør er der for tysk vognmandsfirma (C), forespurgt/ansøgt om transporttilladelse til ‘maskindel til uddybningseskib’

Fra Frøslev Grænse til Grenå

Transporten er opgivet til *6,2 m i bredden colli kun 1,70 m over vejbanen i hele bredden.*

- blokvognstransport.

Denne ansøgning er herfra afslået - under hensyntagen til, at Grenå er en havneby samt grundet færdselssikkerhedsmæssige årsager.

- Dette til orientering, idet det forlyder, at ‘dansk vognmandsfirma’ er ansøgt om samme transport.”

Efter at have modtaget denne orientering tilbagekaldte Politimesteren i Horsens A's transporttilladelse i et dateret brev. Af brevet fremgik følgende:

“Tilbagekaldelse af Transporttilladelse, journalnr (...)

Padborg Politi, v. (...) har givet afslag på ansøgning fra tysk vognmandsfirma (C), med hensyn til transport af ‘maskindel til uddybningseskib’ fra Frøslev Grænse-Grenå, med en bredde på 6,20 meter.

Afslaget begrundes med, at Grenå er en havneby, hvorfor udskibning af godset kan finde sted, og dels også ud fra færdselsmæssige årsager.

Af selv samme årsag, tilbagekaldes ovenstående tilladelse.”

Den 28. februar 2003 henvendte brancheforening B sig på vegne af A til Politimesteren i Horsens og skrev bl.a. følgende:

“(A) har oplyst, at man indgik transportkontrakten under forudsætning af, at tilladelse til transporten kunne opnås. Da denne blev modtaget disponerede virksomheden i overensstemmelse hermed.

Transportvirksomheden har endvidere oplyst, at virksomhedens tyske kunde telefonisk har oplyst, at meromkostningen ved transportvirksomhedens manglende kontraktopfyldelse er beregnet til ca. 65.000 EURO, og at kunden vil kræve dette beløb udbetalt af transportvirksomheden som følge af, at virksomheden væsentligt har misligholdt den indgåede kontrakt.

Ved at udstede og forlænge foreliggende tilladelse og efterfølgende at tilbagekalde den, har De tilbagekaldt en begunstigende forvaltningsakt i forhold til virksomheden som denne har ageret på og derfor nu kan imødesee et ikke ubetydeligt økonomisk tab.

Det er derfor (B)'s opfattelse at De kan holdes ansvarlig for ovennævnte erstatningskrav.

(B) skal derfor venligst anmode Dem om at genoverveje tilbagekaldelsen. Af hensyn til sagens hastende karakter skal vi anmode Dem om, snarest at

meddele beslutningen herom snarest muligt til (B) eller direkte til transportvirksomheden.

Såfremt De opretholder tilbagekaldelsen vil (B) snarest muligt vende tilbage med en endelig opgørelse af erstatningskravet.”

A gav i brev af 4. marts 2003 Horsens Politi yderligere oplysninger om hvorledes transporten var agtet gennemført. Firmaet oplyste at det tidligere havde gennemført lignende transporter med endnu større bredde mellem Århus og Grenå.

Horsens Politi anmodede i telefax af 4. marts 2003 Vejdirektoratet om hjælp til “udarbejdelse af bred transport”. Politiet gav nærmere oplysninger om hvad det var A havde søgt om tilladelse til. Politiet oplyste også at der tidligere var givet tilladelse, men at denne var tilbagekaldt, og at der i den anledning var blevet fremsat erstatningskrav over for politiet.

I brev af 10. marts 2003 svarede Vejdirektoratet Horsens Politi på følgende måde:

“Det er Vejdirektoratets holdning, at en transport af ovennævnte bredde, og med slutsted i en havneby i Danmark, af færdselssikkerhedsmæssige årsager ikke skal have tilladelse til kørsel på Vejdirektoratets veje.

Transportens bredde vil bl.a. medføre, at transporten fylder begge vognbaner på motorvej E 45. Det vurderes ikke at være trafikalt ansvarligt overfor den øvrige trafik, uanset kørselstidspunkt, mv. Det er, som De formentlig er bekendt med, ikke tilladt at benytte nødsporet til nogen form for kørsel. Transporten vil uundgåeligt blive til ulempe, evt. fare, for den øvrige trafik, f.eks. i forbindelse med til- og frakørsler (kun 1 vognbane), og ved svingning.

Grundreglen for behandling af en ansøgning om transporttilladelse fremgår af cirkulærets § 1. I pkt. 2 står anført: ‘såfremt transporten ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde’. Det vil, ud fra ‘rimelighedsbetragtningen’, efter vores opfattelse være yderst rimeligt, at godset bliver transporteret ad søvejen, fra eksempelvis en nordtysk havneby og direkte til Grenå Havn.

Det er derfor ikke muligt på strækningen Frøslev Grænse - Åby Ringvej ad E 45, der omfatter de veje Vejdirektoratet er vejbestyrer for, at anvende en anden rute til transportens gennemførelse.”

Den 12. marts 2003 blev Vejdirektoratets udtalelse sendt til A. B henvendte sig i brev af 14. marts 2003 på ny til Politimesteren i Horsens. B meddelte at A endnu ikke havde modtaget den endelige tilladelse fra de tyske myndigheder til transport af maskindelen i Tyskland, men at udstedelse af tilladelse syntes at være uproblematisk, og at den ville blive fremsendt så snart den forelå. For så vidt angik spørgsmålet om erstatning henviste B til forskellige domme.

Den 17. marts 2003 sendte B kopi af transporttilladelse i Tyskland til Politimesteren i Horsens.

Den 19. marts 2003 sendte Politimesteren i Horsens sagen til Færdselsstyrelsen idet politiet anså de modtagne indsigelser som værende en klage over den trufne afgørelse om tilbagekaldelse. B og A blev samme dag orienteret herom. Politiet eftersendte den 20. marts 2003 til Færdselsstyrelsen kopi af tilladelse fra de tyske myndigheder til transport af det ansøgte fra Düsseldorf til den dansktyske grænse.

B sendte den 24. marts 2003 kopier af tidligere transporttilladelser udstedt til A til kørsel med bred last til Færdselsstyrelsen. Bredderne på lasterne var i disse tilfælde mellem 6,0 og 8,30 meter.

Den 25. marts 2003 afgav Politimestrene i Gråsten og Tønder en udtalelse til sagen. Af denne fremgår bl.a. følgende:

“Fa (D), forespørger pr. telefax den 4. februar 2003 undertegnede, om tilladelse til transport af 1 stk. colli fra Grænsen til Grenå. - *Bredden 6,2m.*

Ved tlf. forespørgsel får jeg meddelt, at den omtalte transport har følgende dimensioner:

Bredde: 6,2m

Længde 18m

Højde 4m

Vægt 50 tons

Colliet læsses på blokvogn, 7 aksler i alt.

Udformningen af colliet er således, at det vil være placeret over vejbanerne i en højde af kun 1,7m i hele bredden. Belæsning midt på blokvognladet. Belæsningen vil således rage ud i 2. vognbane ved kørsel af motorvej samt spærre modgående vognbane ved kørsel på alm. landevej (Aarhus-Grenå) - Vigespør på Motorvej må ikke benyttes (slidlag osv.)

(D) er 'kontaktfirma' for et tysk vognmandsfirma, (C). Det er dette tyske firma som skal udføre transporten.

Transporten skal foregå fra Frøslev Grænse til Grenå.

Det gives herfra meddelelse til (D), at vi agter at afslå transporten, grundet færdselssikkerhedsmæssige årsager og også under hensyntagen til, at Grenå er en havneby og at transporten derfor bør foretages pr. skib.

Afslaget blev givet mundtlig, men det blev overfor ansøgeren, (D)., klart præciseret, at såfremt der hertil fremkom en egentlig ansøgning om transporttilladelse på det omtalte colli, ville ansøgningen omgående blive afslået skriftlig. (D) blev ligeledes orienteret/vejledt mht., at der ved evt. klage over vor afgørelse skulle ansøges skriftlig.

Ingen var i tvivl om herværende kontors afgørelse i sagen, hvorfor der ikke fremkom nogen egentlig ansøgning om transporttilladelse.

Forud for beslutningen om at afslå det ansøgte er Tilladelseskontoret i Aarhus kontaktet. Også her var man enig i, at en bredde på 6,2m ville være både til væsentlig ulempe men også til fare for den øvrige trafik, *særlig på strækningen fra Aarhus til Grenå - ad amtsvejen - rute 15.*

Politiledsagelse ville være nødvendig, ligesom afspærring af 'delstrækninger' ville være påkrævet.

Ad Motorvejen ville transporten være til væsentlig ulempe for den øvrige færdsel, idet venstre collidel vil rage ud i 2. vognbane. Forbikørsel vil på nogle strækninger være umulig.

På strækningen fra Aarhus til Grenå vil transporten på nogle strækninger rage så langt ud i modsatte vognbane, at transporten vil være direkte til fare for den øvrige færdsel, hvorfor det ville være nødvendigt helt at afspærre lange strækninger for færdsel i begge retninger.

Selv om transporten ledsages af flere ledsagekøretøjer er vor stilling herfra, at transporten ikke bør gennemføres grundet færdselssikkerhedsmæssige årsager.

Aarhus er enig i den trufne afgørelse.

Et ledsagekøretøj må her i landet kun vejlede og advare den øvrige trafik. Ledsageren kan af udstederen ikke pålægges at regulere hhv. stoppe den øvrige trafik (på MTV). Ledsageren har ingen myndighed i færdselsmæssig henseende.

Transporten skulle efter vort skøn derfor være ledsaget af politiet.

I vurderingen af afslaget indgår desuden det faktum, at Grenå er en havneby, og at colliet uden problemer kunne sejles direkte til modtagestedet.

Herværende kontor er på intet tidspunkt blevet forespurgt om denne transport fra andet tilladelseskantor.

Den 20. februar 2002 henvendte firmaet (C) sig direkte til mig og meddelte, at de var vidende om, at et dansk firma havde ansøgt om samme transport og *fået en tilladelse*.

Jeg meddelte, at dette ikke kunne være korrekt, idet vi i så tilfælde uden tvivl ville være blevet orienteret/forespurgt fra den udstedende myndighed, idet dette er en 'naturlig' del af sagsbehandlingen mellem myndighederne ved *særlig* omfangsrige og tunge transporter.

Jeg rettede herefter henvendelse til både Aarhus og Grenå, tilladelseskontorerne for transporttilladelse. Ingen af disse var forespurgt/orienteret af andre udstedelseskontorer om transporten til Grenå.

Den 21. februar 2002 udsendte jeg derfor telefax til samtlige transportkontorer, hvori jeg meddelte, at der herfra var givet afslag på nævnte transport.

Samme dag henvendte firmaet (A) sig og oplyste, at de af *Horsens Politi nu havde fået inddraget en tilladelse, omhandlende denne transport*.

Der skal desuden til sagen oplyses, at behandlingen af sagen er i nøje overensstemmelse med de instrukser, der er givet af færdselsstyrelsen, Vejdirektoratet samt Rigsp. Færdselsafd."

Færdselsstyrelsen sendte udtalelsen til B der den 25. marts 2003 bl.a. fremkom med følgende bemærkninger:

"Som det fremgår af g.d. fremsendte kopier af tilladelser har den pågældende virksomhed tidligere - senest 24. oktober 2002 - modtaget tilladelser til brede transporter ad lande- og motorvej bl.a. fra Politimesteren i Horsens.

Det synes således ikke på disse tidspunkter at have været politiets vurdering, at der var noget færdselssikkerhedsmæssigt uforsvarligt i at udstede de pågældende tilladelser.

Det fremgår endvidere af tidligere fremsendte bilag, at de tyske vejmyndigheder ikke har fundet det uforsvarligt at udstede tilladelse til transporten for så vidt angår distancen fra Düsseldorf til Frøslev, hvilket er ca. 3 gange så langt som den distance, der vil skulle tilbagelægges i Danmark.

Vi finder på det foreliggende grundlag ikke, at argumentet om, at tilladelse den pågældende transport ad landevej kan afvises, da der findes mulighed for transport ad søvejen er sagligt. Det skal hertil endvidere bemærkes, at transporten kunne være sejlet den totale distance fra Düsseldorf til Grenå, hvilket de tyske myndigheder ikke har fundet grundlag for at foreslå. Det skal yderligere bemærkes, at en søtransport vil få transportomkostningerne til at stige ganske betragteligt.

(B)'s væsentligste anke mod den foretagne tilbagekaldelse af den begunstigende forvaltningsakt fra Horsens Politi er dog, at (A) ved de tidligere udstedte tilladelser har haft en forventning om, at også denne ville blive tilladt. Man tager dog forbehold over for kunden for, at tilladelsen skal udstedes af det

danske politi. Da tilladelsen modtages i virksomheden agerer man på den og forpligter sig kontraktligt til at udføre transporten for kunden.

Virksomheden har således taget alle de forbehold man med rimelighed kan forestille sig for at sikre, at transporten foretages i overensstemmelse med reglerne.

På trods heraf, står virksomheden nu i en situation, hvor den må imødesee et større erstatningskrav fra kunden grundet handlemåden fra Horsens politi.

(B) finder på det grundlag ikke, at handlemåden fra Politimesteren i Horsens har været begrundet i væsentlige færdselssikkerhedsmæssige forhold og at tilbagekaldelsen derfor bør ophæves.

(B) skal endelig bemærke, at tilbagekaldelsen fra Politimesteren i Horsens er behæftet med væsentlige formelle fejl idet den hverken er dateret eller udstyret med klagevejledning.”

Den 26. marts 2003 traf Færdselsstyrelsen afgørelse om ikke at ændre Politimesteren i Horsens' afgørelse om tilbagekaldelse af transporttilladelsen. Af Færdselsstyrelsens afgørelse fremgår bl.a. følgende:

“Færdselsstyrelsen skal i det hele henvise til Politimestrene i Gråsten og Tønders udtalelse af 25. marts 2003 samt til begrundelserne heri.

Styrelsen skal tilføje, at politiets bemyndigelse blandt andet er begrænset ved at tilladelsesudstedelsen er betinget af, at transporten ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde, jf. færdselslovens § 85, stk. 2.

Politiet skal derfor, i sager om udstedelse af transporttilladelser, afveje hensynet til transportørens interesse i at kunne fragte godset ad den korteste rute og på billigste måde mod hensynet til færdselssikkerheden for de andre trafikanter og unødigt hindring og forstyrrelse af den øvrige trafik.

Politiet må således foretage et konkret skøn for så vidt angår den pågældende strækning. Det samme gælder de øvrige, af (B) fremsendte, eksempler på transporttilladelser, der af politiet er udstedt til kørsel ad andre konkrete strækninger. Disse eksempler kan således til denne sag alene tjene til illustration af, at det på visse strækninger er muligt, at anvende motorvejen, på en konkret strækning, på trods af meget stor bredde på den konkrete transport.

Den tilladelsesudstedende myndighed Horsens politi har skønnet, at transporten kunne gennemføres, men blev imidlertid ved faxbrev af 21. februar 2003 gjort opmærksom på, at der var forhold, som burde inddrages i sagen.

Hvorvidt der i det konkrete tilfælde i henhold til forvaltningsretten er adgang til at tilbagekalde forvaltningens afgørelse til ugunst for adressaten, beror på en helhedsvurdering af en række forhold.

Kernen i denne helhedsvurdering er en afvejning af to hovedhensyn. På den ene side et hensyn til adressatens berettigede forventninger om, at den oprindelige afgørelse (transporttilladelsen) står ved magt. På den anden side et hensyn til modstående - normalt offentlige - interesser i en ophævelse af den oprindelige forvaltningsafgørelse.

(A)'s berettigede forventning står forholdsvis stærkt i denne sammenhæng. Tilbagekaldelse af en begunstigende forvaltningsakt er normalt et dybere indgreb over for adressaten end et afslag på en ansøgning om fx en transporttilladelse. Det skyldes, at adressaten typisk har disponeret og indrettet sig i tillid til den begunstigende forvaltningsakt.

En myndighed, som ønsker at tilbagekalde en begunstigende forvaltningsakt, skal have en relevant (saglig) begrundelse herfor. De relevante interesser, der

ses på ved vurdering af, om tilbagekaldelse kan ske, kan groft inddeles i hovedkategorier efter deres vægt:

- Stærke grunde, som vedrører menneskers liv, sundhed, velfærd, statens sikkerhed mv.
- Mellem-grunde, som henser til andre enkeltpersoners miljømæssige eller økonomiske interesser, sociale beskyttelseshensyn mv.
- Svage grunde, som vedrører det offentlige økonomi og hensynet til at sikre lighed og konsekvens i administrationen.

Kun de stærke grunde vil næsten altid kunne begrunde en tilbagekaldelse i forhold til adressatens modstående interesser, mens de svage grunde normalt ikke kan begrunde en tilbagekaldelse til ugunst for adressaten. Mellemgrundene vil i nogle tilfælde, men sjældnere end de stærke grunde, kunne begrunde en tilbagekaldelse.

Som klar hovedregel gælder endvidere, at der ikke er adgang til tilbagekaldelse, hvis der på tidspunktet for ønsket om tilbagekaldelse foreligger de samme faktiske oplysninger, som forelå på tidspunktet for den oprindelige afgørelse.

Det fremgår af oplysningerne i denne sag, at den udstedende myndighed har tilbagekaldt tilladelsen hurtigt, da Politimestrene i Gråsten og Tønder gjorde opmærksom på deres indvendinger. Disse oplysninger forelå efter det foreliggende ikke på tidspunktet for udstedelsen af transporttilladelsen. Selvom tilbagekaldelsen er udateret, så fremgår det at grundlaget for tilbagekaldelsen; telefaxbrevet fra politimestrene i Gråsten og Tønder er afsendt den 21. februar 2003 og (B)'s klage er afsendt den 28. februar 2003, hvilket betyder at der maksimalt er gået 7 dage fra Politimesteren i Horsens er blevet bekendt med politimestrene i Gråsten og Tønders indvendinger.

Endvidere finder Færdselsstyrelsen, at hensynet til færdselssikkerhed for de øvrige trafikanter vejer tungere end hensynet til at transporten skal kunne gennemføres ad den ansøgte rute, herunder i betragtning af, at transportens slutdestination er en havn, hvortil der kan fragtes gods ad vandvejen.

Sammenfattende har Færdselsstyrelsen på baggrund af det ovenfor anførte ikke fundet anledning til at ændre politiets afgørelse.

...

Afslutningsvis skal det for så vidt angår (B)'s bemærkninger om erstatningskrav oplyses, at Færdselsstyrelsen ikke er tillagt kompetence til at afgøre, om politiet har handlet ansvarspådragende i et omfang, der kan begrunde et erstatningsansvar for staten, hvilket også følger af, at Færdselsstyrelsen ikke har økonomiske styringsbeføjelser over for politiet."

Den 9. maj 2003 klagede B til mig over afgørelsen. B anførte at det hjemmelmæssige grundlag for afgørelsen efter B's opfattelse var utilstrækkeligt; B mente at en så indgribende foranstaltning som en tilbagekaldelse burde være hjemlet andre steder end i cirkulæreform. Herover anførte B at henvisningen til at der var en alternativ transportform, ikke var vægtig nok til at kunne begrunde en tilbagekaldelse. B fandt at afgørelsen om tilbagekaldelse var behæftet med formelle fejl, bl.a. manglende klagevejledning. Med hensyn til den oprindelige afgørelse bemærkede B at den var truffet uden at der var foretaget en forudgående høring af de vejmyndigheder i hvis område transporten skulle forløbe. Denne formelle fejl bevirkede at Horsens Politi først efterfølgende blev opmærksom på holdningen hos Politimestrene i Tønder og Gråsten. Dette kunne efter B's opfattelse ikke med rimelighed lastes A. B gjorde

opmærksom på at et folketingsmedlem i et brev af 26. april 2003 til justitsministeren havde bedt denne om at vurdere sagen.

Den 14. maj 2003 bad jeg B afvente justitsministerens svar til folketingsmedlemmet, før B og A tog stilling til om der er grundlag for at klage til mig i sagen.

Den 12. juni 2003 klagede B på ny til mig. B oplyste at B den 11. juni 2003 havde modtaget en skrivelse fra folketingsmedlemmet hvori denne meddelte at justitsministeren telefonisk havde afvist at behandle sagen. B vedlagde til dokumentation herfor en kopi af brevet fra folketingsmedlemmet.

Jeg bad den 1. juli 2003 Færdselsstyrelsen og Politimesteren i Horsens om udtalelser i anledning af klagen. Jeg bad om at myndighederne i udtalelserne særligt kom ind på hvilke kriterier der indgik i afgørelserne om at tilbagekalde Politimesteren i Horsens' afgørelse af 17. februar 2003, og om betingelserne for at tilbagekalde afgørelsen var opfyldt. Jeg bad endvidere myndighederne om at komme ind på om det ville være muligt at gennemføre transporten fra Frøslev til Grenå Havn på en færdselsmæssigt forsvarlig måde. Jeg anmodede myndighederne om også at komme ind på hvorfor der ikke blev indhentet en udtalelse fra Padborg Politi inden afgørelsen af 17. februar 2003 blev truffet, og endvidere komme ind på om forvaltningslovens regler blev overholdt i forbindelse med sagens behandling.

Den 15. oktober 2003 modtog jeg udtalelser af 12. august 2003 og 14. oktober 2003 fra henholdsvis Politimesteren i Horsens og Færdselsstyrelsen. Af Politimesteren i Horsens' udtalelse fremgår bl.a. følgende:

"1. Kriterier i forbindelse med tilbagekaldelsen

Kriterierne som indgik i afgørelsen vedr. tilbagekaldelsen var indsigelserne fra Politimestrene i Gråsten og Tønder samt anbefalingerne fra Vejdirektoratet, som skønnede at dette var nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden, ligesom det i det konkrete tilfælde var muligt at foretage transporten ad vandvejen, idet Grenå er en havneby.

Betingelsen for tilbagekaldelsen står anført i Cirkulære om transporttilladelser nr. 66 af 30. april 1993 § 4. stk. 5, hvor der står anført: 'Tilladelsen kan endvidere tilbagekaldes, såfremt dette er nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden eller vejforholdene'.

Samme ordlyd fremgår også klart af de almindelige betingelser for transporttilladelser, som medsendes til ansøgeren ved enhver given tilladelse.

...

2. Muligheden for gennemførelse af transporten på en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Vedr. muligheden for gennemførelse af transporten fra Frøslev Grænse til Grenå Havn ville dette IKKE kunne gøres på en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig måde, idet transporten på motorvejen jfr. Vejdirektoratet ville være til fare for den øvrige trafik, idet transportens bredde ville fylde begge vognbaner, idet nødsporet IKKE må benyttes til nogen form for kørsel.

Samtidig ville transporten på rute 15 fra Århus til Grenå rage ud i modkørende banehalvdelen, hvilket ville have været til væsentlig fare og ulempe for den øvrige trafik.

Der henvises i øvrigt til korrespondance i sagen fra Vejdirektoratet samt Politimestrene i Gråsten og Tønder.

3. Vedr. udtalelse først blev indhentet efter at afgørelsen af 17. februar 2003 blev truffet.

Horsens politi har ca. 1000 ansøgninger om transporttilladelser om året, hvorfor de af hensyn til hurtig ekspedition og mulighed for planlægning hos transportøren udfærdiges hurtigst muligt.

Dette er også et stort ønske hos firmaet (A), som er ansøger til ca. 2/3 af alle transporttilladelser i politikredsen.

Horsens Politi har derfor aftalt med (A), at hurtig ekspedition søges imødekommet endog ofte således, at ekspeditionstiden ligger langt under de 3 ekspeditionsdage, som ellers er foreskrevet.

Dette kan sammenholdes med de almindelige betingelser om, at tilladelserne kan tilbagekaldes.

Med baggrund i den konkrete sag er proceduren dog nu ændret således, at udtalelser indhentes før tilladelsen udfærdiges og fremsendes til transportøren.

Tilbagekaldelsen i denne sag blev givet såvel mundtligt via telefon som skriftligt til transportøren af sagsbehandleren den 21. februar 2003.

Tilbagekaldelsen i denne sag blev således givet hurtigt og uden ophold, efter at der blev indgivet protest mod den ansøgte transport.

...

4. Vedr. overholdelse af forvaltningslovens regler.

Det er min klare opfattelse, at forvaltningslovens regler er overholdt, idet transportøren såvel mundtligt som skriftligt omgående blev gjort bekendt med tilbagekaldelsen og begrundelsen herfor, da indsigelserne forelå fra Politimestrene i Gråsten og Tønder.

Vedr. en begunstigende forvaltningsakt, henvises til cirkulærets bestemmelser om muligheden for tilbagekaldelse sammenholdt med hensynet til menneskers liv, sundhed og velfærd, idet der bl.a. på visse dele af motorvejsstrækningen fra Frøslev Grænse til Århus er en årsdøgntrafik på ca. 51.000 køretøjer, hvorfor en afspærring af motorvejen ville kunne medføre kollisioner med fare for liv og velfærd. Det samme gør sig gældende for rute 15 fra Århus til Grenå.

Der henvises i øvrigt til Færdselsstyrelsens skrivelse af 26. marts 2003."

Af Færdselsstyrelsens udtalelse fremgår bl.a. følgende:

"Klagerens indvendinger:

1. Det hjemmelsmæssige grundlag er utilstrækkeligt,
2. Usagligt hensyn, at transporten kan gennemføres ad vandvejen. Der er ikke hjemmel i færdselsloven til at inddrage dette hensyn,
3. Henvisning til alternative transportformer er i sig selv ikke vægtige nok til at kunne begrunde en egentlig tilbagekaldelse, på trods af, at transporten kunne have været gennemført ad vandvejen hele vejen fra Tyskland,
4. Politiets udaterede tilbagekaldelse er behæftet med formelle fejl; klageadgang, voldsomme økonomiske virkninger på parten,
5. De berørte vejmyndigheder er ikke hørt forud for afgørelsen,
6. Datoerne for tilbagekaldelsen er ikke overensstemmende med politiets notat, og

7. Manglende henvisning til de retsregler, hvorefter tilladelsen er tilbagekaldt.

Folketingets Ombudsmands spørgsmål:

8. Hvilke kriterier indgik i afgørelsen om at tilbagekalde PM i Horsens' afgørelse af 17. februar 2003,

9. Vil det være muligt at gennemføre transporten fra Frøslev til Grenaa Havn på en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig måde,

10. Hvorfor blev der ikke indhentet en udtalelse fra Padborg Politi inden afgørelsen af 17. februar 2003 blev truffet, og

11. Er forvaltningslovens regler blevet overholdt i forbindelse med sagens behandling.

Færdselsstyrelsen skal i den anledning, i ovennævnte rækkefølge, udtale følgende:

Ad 1) Denne sag handler om en ansøgning om engangstilladelse til gennemførelse af en transport af en maskindel med målene 6,20 m x 6,47 m x 1,70 m og en vægt på 28.250 kg fra Frøslev Grænse til Grenå Havn. Ansøgeren, (A), har ønsket at gennemføre transporten på et vogntog bestående af lastbil og blokvogn.

Tilladelse til kørsel med blokvogn må kun ske med politiets tilladelse, og blokvogn må kun anvendes til transport, som ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde. Trafikministeren fastsætter bestemmelser om blokvognskørsel, jf. færdselslovens § 86, stk. 2. Bemyndigelsen er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 313 af 9. maj 1997 om blokvogne og mobilkraner.

I bekendtgørelsens §§ 8 og 9 findes reglerne for transporttilladelser. Ved udstedelsen af bekendtgørelsen meddelte Færdselsstyrelsen ved cirkulæreskrivelse af 28. maj 1997 politiet og Statens Bilinspektion, at Trafikministeriets cirkulære nr. 66 af 30. april 1993 om transporttilladelser (Transportcirkulæret) kan anvendes analogt ved bedømmelse af ansøgninger om transporttilladelse for blokvogn, jf. cirkulæreskrivelsens pkt. 5.

Politiets administration sker således efter bekendtgørelse om blokvogne og mobilkraner og efter transportcirkulæret.

Dette fremgår af de almindelige betingelser, som er optryk på bagsiden af transporttilladelse. Endvidere fremgår det, at tilladelsen kan tilbagekaldes, såfremt det er nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden eller vejrforholdene.

Der er således tale om en tilladelse til gennemførelse af en transport på givne vilkår, som er modtager af tilladelsen bekendt.

Tilladelse udstedes den 17. februar 2003 af politimesteren i Horsens til (A).

Færdselsstyrelsen lægger til grund, at Politimesteren i Horsens ved transporttilladelsens udstedelse har skønnet, at transporten kunne gennemføres på en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig måde, og at afgørelsen, jf. det ovenfor anførte, er en lovlig afgørelse. Efter det foreliggende i sagen fremgår det endvidere, at (A) har indrettet sig efter afgørelsen som en begunstigende forvaltningsakt og må betragtes som havende været i berettiget forventning om at kunne indrette sig efter den.

Politimesteren i Horsens har ikke indhentet samtykke fra de politikredse, der er berørt af den pågældende ansøgning om engangstilladelse. En sådan clearing foreskrives i cirkulære om transporttilladelser § 3, stk. 1, sidste. pkt., som retter sig mod transporter, der udføres med lovligt registrerede køretøjer og vogntog. Imidlertid er denne bestemmelse udtrykkeligt undtaget i pkt. 5 i

Færdselsstyrelsens cirkulæreskrivelse af 28. maj 1997 om ny blokvognsbekendtgørelse, som henviser til, at politiet kan anvende cirkulæret analogt på tilladelser til blokvognstransporter.

Det kommer 21. februar 2003 Politimesteren i Horsens til kundskab, at Padborg Politi ikke finder det færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at gennemføre transporten, og tilladelsen tilbagekaldes samme dag, jf. Politimesteren i Horsens' notat af 17. marts 2003.

Sagen indbringes ved politimesteren i Horsens' brev af 20. marts 2003 for Færdselsstyrelsen. I forbindelse med behandling af klagesagen tager Færdselsstyrelsen blandt andet stilling til, om der er hjemmel til at tilbagekalde afgørelsen. Efter styrelsens opfattelse er der ingen direkte hjemmel i reglerne.

På bagsiden af en transporttilladelse fremgår af Almindelige betingelser, pkt. 5, sidste pkt., at tilladelsen blandt andet kan tilbagekaldes, såfremt det er nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden eller vejforholdene.

Færdselsstyrelsen fandt imidlertid at sigtet med denne bestemmelse har været at muliggøre en tilbagekaldelse, når der opstår uforudsete vejsituationer, færdselsuheld eller lignende.

Færdselsstyrelsen fandt, at det på trods af, at der ikke er en direkte hjemmel, er muligt efter almindelige retsgrundsætninger, at tilbagekalde en gyldig forvaltningsafgørelse, til ugunst for adressaten, som anført i Færdselsstyrelsens afgørelse af 26. marts 2003, s. 2.

Ad 2 og 3) I færdselslovens §§ 85 og 86 anføres det som betingelse for at dispensere fra generelle vægt- og dimensionsbestemmelser, at transporten ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde.

Angående spørgsmålet om tilladelse til store transportere hedder det i Færdselsloven med kommentarer, af H. Waaben m.fl., DJØF 1992, at dette til stadighed vil stå i dilemmaet mellem fabrikantens eller køberens økonomiske interesse i at fabrikere og transportere så billigt som muligt og på den anden side hensynet til færdselssikkerheden. Endvidere citeres en skrivelse fra Justitsministeriet, hvori det udtales, at det bør ikke uden meget tvingende grunde accepteres, at en produktion tilrettelægges i forventning om en liberal praksis med hensyn til transporttilladelser. Erhvervslivets påberåbelse af, at præfabrikation er en rationel arbejdsproces, kan ikke i almindelighed være afgørende, såfremt den herved opnåede besparelse må betales med urimelige ulemper for den øvrige trafik. Om tilladelse bør gives, må således afgøres i hvert enkelt tilfælde efter et skøn, hvori der foruden godsets beskaffenhed indgår længden og karakteren af de vejstrækninger, der skal passeres.

Det ligger således i forholdets natur at inddrage overvejelser om, hvorvidt der er alternative transportformer, der kan inddrages i overvejelserne, herunder, at en genstand, der skal anvendes på et skib, ville være til mindre urimelig ulempe for den øvrige trafik, såfremt den blev transporteret ad vandvej.

Det kan tilføjes, at Tyskland ligeledes inddrager dette hensyn. Dette fremgår af den transporttilladelse, der er udstedt af (...) den 18. marts 2003, hvor der i standardformularen kræves særlig erklæring (ausführliche Begründung) når transporten, blandt andet, overstiger en bredde på 4,20 m. I denne transportansøgning har ansøger på vegne af (A) erklæret, ved afkrydsning i: 'En transport ad skinne- eller vandvej er ikke gennemførlig eller rimelig fordi (udførlig begrundelse)' og derunder endvidere afkrydset: 'Modtager og/eller afsender råder ikke over en jernbane- og/eller vandvejstilslutning'.

Dette stemmer ikke overens med (B)'s udtalelse om at 'Transporten for så vidt kunne have været udført med skib hele vejen fra afgangstedet (Düsseldorf)

til destinationen (Grenå Havn), men at de tyske myndigheder ikke har vurderet dette som et realistisk alternativ (...)'

Færdselsstyrelsen finder, at det efter omstændighederne kan være en vægtig grund i sig selv, at der kan anvendes en anden transportform, såfremt politiet i det konkrete tilfælde vurderer, at afvejningen skal falde ud til fordel for færdselssikkerheden for den øvrige trafik.

I Politimesteren i Horsens' tilbagekaldelse af transporttilladelsen er begrundelsen dels, at 'Grenå er en havneby, hvorfor udskibning af godset kan finde sted og dels også ud fra færdselsmæssige årsager'.

Muligheden for at sejle godset er således ikke det eneste hensyn i denne sag.

Ad 4) Det er korrekt, at Politimesteren i Horsens' tilbagekaldelse af transporttilladelsen ikke blev ledsaget af en vejledning om klageadgang, jf. forvaltningslovens § 25, stk. 1.

Færdselsstyrelsen er imidlertid, efter en nærmere granskning af den i sagen vedlagte kopi af tilbagekaldelsen, ikke enig i, at tilbagekaldelsen er udateret. Det fremgår af skriften nederst på siden: '21-feb-2003 10:26 76281444 96 ./s.01'.

Efter Færdselsstyrelsens opfattelse er dette dokumentation for, at tilbagekaldelsen er sket den 21. februar 2003, klokken 10.26 fra en telefax, der tilhører Politimesteren i Horsens, hvilket er bekræftet af politiassistent (...), Horsens Politi.

Ad 5) Færdselsstyrelsen skal for så vidt angår dette punkt henviser til Horsens Politis udtalelse af 12. august 2003.

Ad 6) Færdselsstyrelsen finder, jf. ovenfor under Ad 4), at der i hvert fald er dokumentation for at tilbagekaldelsen er sket skriftligt den 21. februar 2003.

Ad 7) Færdselsstyrelsen kan ikke afvise, at politimesteren i Horsens' skriftlige afgørelse burde have været ledsaget af en klagevejledning, jf. forvaltningslovens § 25.

Færdselsstyrelsen er imidlertid af den opfattelse, at afgørelsen henviser til de hovedhensyn hvorpå politiets administrative skøn hviler, jf. forvaltningslovens § 24, stk. 1.

Ad 8-11) Færdselsstyrelsen skal henviser til Politimesteren i Horsens' tilbagekaldelse af 21. februar 2003, samt til Politimesterens udtalelse af 12. august 2003:

...

Færdselsstyrelsen kan ikke afvise, at sagen kunne have været bedre oplyst inden den oprindelige transporttilladelse blev udstedt, samt at den skriftlige tilbagekaldelse af transporttilladelsen burde have været ledsaget af en klagevejledning, jf. forvaltningslovens § 25. Det er styrelsens opfattelse, at forvaltningslovens regler i øvrigt er overholdt."

Jeg sendte udtalelserne til B der i brev af 24. november 2003 bl.a. bemærkede følgende:

"Både Politimesteren i Horsens samt Færdselsstyrelsen oplyser, at der i sagen er udøvet et skøn ud fra færdselssikkerhedsmæssige overvejelser:

(B) skal hertil for det første bemærke, at vi på ingen måde beklager, at myndighederne foretager disse skøn ud fra et restriktivt udgangspunkt i denne og lignende sager: Hvis transportvirksomheden havde modtaget afslag på den oprindelige ansøgning med rimelig begrundelse, måtte virksomheden blot have taget dette til efterretning.

For det andet er det (B)'s opfattelse, at praksis på området ikke er samordnet. Det er således vores indtryk, at der eksisterer en uensartet praksis i de enkelte politikredse med hensyn til, hvilke overdimensionerede transportere, der tillades. Det er endvidere vores indtryk, at denne uensartede praksis ikke alene er baseret på, at vejnettet er forskelligt fra politikreds til politikreds. (B) har bl.a. ved det i kopi vedlagte brev af 20. februar 2003 til Justitsministeriet gjort opmærksom på dette aspekt. Det kan oplyses, at henvendelsen er oversendt fra Justitsministeriet til Færdselsstyrelsen, der p.t. behandler sagen.

For det tredje udstedes der på landsplan adskillige tusinde transporttilladelser årligt. Virksomheden kunne ikke ud fra denne righoldige, men uensartede praksis med sikkerhed vurdere, om ansøgningen ville blive afslået eller imødekommet. På den baggrund valgte virksomheden - via forbehold i kontrakten - at træffe foranstaltninger til at imødegå et eventuelt afslag.

For det fjerde er hverken transportvirksomheden eller (B) bekendt med sammenlignelige sager, hvor tilladelser er blevet tilbagekaldt. Der findes således ikke, som det er oplyst for (B), nogen fastlagt praksis for, under hvilke omstændigheder en tilladelse kan tilbagekaldes. En sådan praksis ville i givet fald have kunnet give transportvirksomheden en fornemmelse for, hvorledes foreliggende sag ville blive behandlet hos myndighederne, selv om det konkrete begrundede skøn skal foreligge.

Ovenstående forhold begrundes, hvorfor transportvirksomheden i den foreliggende sag ikke kunne have nogen forventning om, hvorvidt ansøgningen ville blive godkendt eller afslået, hvorfor den traf foranstaltninger i overensstemmelse hermed. Virksomheden var derimod fuldstændig uforberedt på, at tilladelsen ville blive tilbagekaldt, hvorfor der ikke var taget højde for dette forhold i virksomhedens dispositioner.

På baggrund af vores kendskab til praksis er det også (B)'s opfattelse, at virksomheden ikke kunnet forvente en tilbagekaldelse i foreliggende sag. Da antallet af tilbagekaldte tilladelser på dette område er ganske lille - eller ikke-eksisterende - og da der rutinemæssigt gives tilladelse til transportere af samme eller større dimensioner end i foreliggende sag, har virksomheden efter (B)'s opfattelse haft en berettiget forventning om, at tilladelsen ikke ville blive tilbagekaldt.

(B) ser det meget begrænsede antal tilbagekaldelser på området som udtryk for dels, at politiet normalt ikke begår fejl i sådanne sager, dels, at der tages nøje hensyn til de forventninger modtageren af en begunstigende forvaltningsakt har til at kunne agere i overensstemmelse hermed.

Det anføres i Færdselsstyrelsens brev af 26. marts 2003, at begunstigende forvaltningsakter som udgangspunkt kun kan tilbagekaldes, hvis 'stærke grunde' taler herfor, dvs. 'menneskers liv, sundhed og velfærd, statens sikkerhed m.v.' Styrelsen anfører endvidere, at det som 'klar hovedregel' gælder, at der ikke kan ske tilbagekaldelse, hvis der ikke er nye oplysninger i sagen.

Der er efter (B)'s opfattelse ikke umiddelbart tale om fx trusler mod menneskeliv i foreliggende tilfælde. Dette begrundes bl.a. i ovenstående bemærkninger om, at der gives tilladelse til transportere af samme eller større dimensioner i lignende tilfælde. Vi skal desuden fremhæve, at hvis politiet havde bedømt transporten som værende færdselssikkerhedsmæssigt risikofyldt, kunne de i den situation, hvor tilladelsen var udstedt, og der efterfølgende opstår betænkeligheder ved transporten, men det skønnes for indgribende at tilbagekalde tilladelsen, have valgt en mellemform mellem afslag og tilladelse: At lade transporten eskortere af politiet, hvilket der er praksis for i adskillige andre tilfælde.

(B) er således af den opfattelse, at når offentlige myndigheder i deres beslutningsgrundlag anvender et så vægtigt kriterium som færdselssikkerhedsmæssige hensyn, der i praksis næsten umuliggør enhver anden relevant indvending, må myndigheden være særligt forpligtet til at foretage en tilbundsående og konkret bedømmelse af konsekvenserne. Man bør derfor tilsvarende kunne stille særlige krav til myndigheden om begrundelse i konkrete forhold og vurdering af muligheden for at foretage mindre indgribende foranstaltninger, før tilbagekaldelse af en allerede givet tilladelse kan komme på tale.

Samtidig er det ikke (B)'s opfattelse, at Politimesteren i Horsens kommer i besiddelse af nye faktuelle oplysninger i forbindelse med henvendelsen fra Politimestrene i Gråsten og Tønder. (B) er af den opfattelse, at Politimestrene i Gråsten og Tønder på det givne tidspunkt må have været i besiddelse af færre oplysninger end Politimesteren i Horsens, idet de ikke havde modtaget henvendelsen fra transportvirksomheden. Det er åbenbart, at Politimestrene i Gråsten og Tønder har bedre kendskab til deres lokalområde, men da transporten vil skulle føres på motorvejsnettet igennem disse politikredse, er der ikke (B) bekendt særlige lokale færdselssikkerhedsmæssige hensyn, der gør sig gældende i dette tilfælde.

Der er ikke (B) bekendt i tidligere sager taget stilling til den hjemmelsmæssige udstrækning af tilbagekaldelsesadgangen i § 4, stk. 5, i Cirkulære nr. 65 om transporttilladelser af 30. april 1993. Vi er heller ikke bekendt med, at der eksisterer afgørelser, der fastlægger cirkulærets praktiske anvendelsesområde, dvs. om bestemmelsen angiver en generel hjemmel til at tilbagekalde tilladelser, eller om bestemmelsen giver mulighed for at tilbagekalde tilladelser, hvis forholdene efterfølgende har ændret sig.

(B) har derfor taget til efterretning, at Færdselsstyrelsen i brev af 14. oktober 2003 under 'Ad 1', side 3, 4. afsnit vedrørende bestemmelsens sigte, anfører, at en tilbagekaldelse er mulig, når der opstår uforudsete vejsituationer m.v.. Vi finder desuden ikke, at de betingelser for tilbagekaldelse, som styrelsen i samme brev anfører med henvisning til 'almindelige retsgrundsætninger, når der ikke findes 'direkte hjemmel' er opfyldt i denne sag. (B) bestrider imidlertid ikke, at der generelt skal være en sådan adgang til at tilbagekalde en tilladelse.

For så vidt angår det af Færdselsstyrelsen på side 4, 2. afsnit anførte vedrørende muligheden for transport ad vandvej i Tyskland, skal (B) for god ordens skyld efter drøftelser med transportvirksomheden anføre, at transport ad vandvejen også i Tyskland ville have været besværlig, tidskrævende og dyr, hvorfor man afviser denne mulighed i ansøgningen.

For så vidt angår politiets og Færdselsstyrelsens bemærkninger om, hvornår tilbagekaldelsen blev modtaget i transportvirksomheden, skal (B) efter opklarende drøftelser med transportvirksomheden for god ordens skyld korrigere det anførte i brev af 9. maj 2003 side 2, 3. afsnit: Tilbagekaldelsen blev modtaget i transportvirksomheden 21. februar 2003. Fejlen skyldes, at den af Færdselsstyrelsen i brev af 14. oktober 2003 side 4 under 'Ad 4)' anførte dato, nummer og tid ikke fremgår af (B)'s kopi af faxen.

(B) kan afslutningsvist på vegne af virksomheden for god ordens skyld oplyse, at det daglige praktiske samarbejde med de i foreliggende sag berørte myndigheder fungerer på samme professionelle niveau som hidtil."

Politimesteren i Horsens og Færdselsstyrelsen har ikke haft yderligere bemærkninger til sagen.

Ombudsmandens udtalelse

“1. Reglerne om udstedelse af tilladelse til transport med blokvogn

Bestemmelserne i færdselslovens §§ 84, stk. 1, 86, og 134 a har følgende ordlyd, jf. lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001:

‘§ 84. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om køretøjers og vogn-togs største bredde, længde og højde i såvel belæsset som ubelæsset stand, herunder om kørsel med særlig brede, lange eller høje køretøjer eller vogntog.

...

§ 86. Kørsel med blokvogn i belæsset stand må kun ske med politiets tilladelse, der meddeles efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse. Tilsvarende gælder for kørsel med blokvogn i ubelæsset stand, hvis blokvognene overskrider de i medfør af §§ 84 og 85 fastsatte bestemmelser om køretøjets bredde, længde og højde samt om køretøjers største tilladte totalvægt og akseltryk. 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.

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

...

§ 134 a. Trafikministeren kan bemyndige Færdselsstyrelsen eller en anden under Trafikministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt trafikministeren.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren.’

I medfør af § 134 a i færdselsloven har Trafikministeren udstedt bekendtgørelse nr. 928 af 22. oktober 2001 om henlæggelse af opgaver til Færdselsstyrelsen som ændret ved bekendtgørelse nr. 605 af 27. juni 2003. Bekendtgørelsens § 1, stk. 1 og stk. 3 og 4, har følgende ordlyd:

‘§ 1. Beføjelser, herunder til at udstede regler, træffe afgørelser og afgøre klager, som i følgende love er tillagt trafikministeren, udøves af Færdselsstyrelsen, jf. dog stk. 2:

- 1) Færdselsloven.
- 2) Lov om taxikørsel m.v.

...

Stk. 3. Beføjelsen efter stk. 1, nr. 1, til at træffe afgørelse i sager vedrørende færdselsloven kan efter Færdselsstyrelsens bestemmelse overføres til politiet.

Stk. 4. Afgørelser truffet af Færdselsstyrelsen i henhold til stk. 1 kan ikke indbringes for højere administrativ myndighed.’

I medfør af bl.a. § 84, stk. 1, og § 86 i færdselsloven har Trafikministeriet udstedt bekendtgørelse nr. 313 af 9. maj 1997 om blokvogne og mobilkraner som ændret ved bekendtgørelse nr. 269 af 6. maj 1999. Denne indeholder følgende bestemmelser i § 8 og i § 9, stk. 3:

§ 8. Tilladelse til kørsel med belæsset blokvogn gives af politiet efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse(r). Tilsvarende gælder for kørsel med blokvogn i ubelæsset stand, hvis blokvognen overskrider de gældende bestemmelser om køretøjers bredde, længde og højde samt om køretøjers største tilladte totalvægt og akseltryk. Tilladelse kan kun gives såfremt den pågældende transport ikke med rimelighed kan kræves gennemført på anden måde. Tilladelse kan også gives til kørsel med udenlandske blokvogne.

Stk. 2. Transport med blokvogn må som udgangspunkt kun foregå med udeleligt gods, der ikke lovligt kan transporteres på et registreret køretøj. Tilbehør, der skal benyttes sammen med det udelelige gods, kan dog medbringes, såfremt det maksimalt udgør 10% af godsets vægt. Ballastklodser, der hører til en mobilkran, må dog transporteres på en blokvogn, uanset at der er tale om deleligt gods, forudsat at blokvognstoget ikke er tungere end mobilkranen. Ved transport af gods, der er for langt, bredt, eller højt, kan der ligeledes medtages andet gods, såfremt vogntogets dimensioner ikke herved øges, og såfremt bestemmelserne om vægt og akseltryk for registrerede køretøjer ikke overskrides.

Stk. 3. Generel transporttilladelse og engangstransporttilladelser kan meddeles køretøjets ejer (bruger) af politiet på det sted, hvor køretøjets ejer (bruger) har bopæl eller fast forretningssted, eller hvor køretøjet hovedsageligt benyttes. Engangstransporttilladelse kan endvidere efter aftale udstedes af politiet på det sted, hvor transporten skal tage sin begyndelse. Generel tilladelse kan meddeles for et bestemt tidsrum på højst et år. Politiet kan fastsætte nærmere vilkår for både generel- og engangstransporttilladelser.

Stk. 4. Ansøgning om tilladelse indgives på en blanket, der udleveres af politiet. Ansøgning om tilladelse til kørsel med blokvogn skal være ledsaget af en klassificeringsattest for blokvognen udstedt i henhold til Vejdirektoratets klassificeringssystem for det overordnede vejnet. Klassificeringsattest skal dog ikke vedlægges, såfremt bestemmelserne om vægt og akseltryk for registrerede køretøjer ikke overskrides. Der skal endvidere vedlægges attest for blokvogn og for trækraft for blokvogn med Statens Bilinspektions påtegninger om godkendelse af køretøjerne og med motorkontorets påtegning om udlevering af blokvognsnummerplade.

Stk. 5. Ansøgning skal indgives i tilstrækkelig god tid, inden transporten skal finde sted afhængig af, hvor mange myndigheder, der skal forespørges for at transporttilladelse kan gives.

§ 9.

...

Stk. 3. Politiet kan i tilladelsen fastsætte særlige vilkår for transportens gennemførelse, såfremt politiet skønner, at hensynet til færdselssikkerheden eller vejforhold kræver dette. Politiets tilladelse kan således indeholde vilkår om tidsrum for gennemførelse af transporten, rute, særlig afmærkning, ledsagelse mv.'

I forbindelse med udstedelsen af bekendtgørelse nr. 313 af 9. maj 1997 om blokvogne og mobilkraner udsendte Færdselsstyrelsen cirkulæreskrivelse af 28. maj 1997 om ny blokvognsbekendtgørelse. Af cirkulæreskrivelsens pkt. 5 fremgår bl.a. følgende:

'5. Udstedelse af transporttilladelser til blokvognskørsel

Trafikministeriets cirkulære nr. 66 af 30. april 1993 om transporttilladelser kan anvendes analogt ved bedømmelse af ansøgning om transporttilladelse for blokvogn (eller mobilkran). Det gælder specielt bestemmelserne om, hvornår der kan stilles krav om ledsagerbil og afmærkning af køretøjet. Det gælder dog *ikke* cirkulærets § 3, der vedrører hvilken politikreds, der skal søges transporttilladelse i, og cirkulærets kapitel 2 (§§ 6-9), der vedrører den største tilladte længde og højde, idet blokvogne pr. definition ikke skal opfylde dimensionsbestemmelserne.'

Trafikministeriets cirkulære nr. 66 af 30. april 1993 om transporttilladelser indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

'Kapitel 1

Fælles bestemmelser

§ 1. Politiet kan efter nedenstående regler tillade kørsel med læs, der overskrider bestemmelserne om største tilladte bredde, længde og højde, på lastbil og på vogntog, der består af lastbil med påhængsvogn eller sættevogn,

1) såfremt godset er udeleligt i den pågældende dimension eller ikke uden væsentlig vanskelighed kan adskilles, jf. dog § 11 om containere, og

2) såfremt transporten ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde.

§ 2. Tilladelse meddeles enten som en engangstilladelse eller som en generel tilladelse for et bestemt tidsrum på højst 1 år.

§ 3. Engangstilladelse meddeles køretøjets ejer (bruger) af politiet på det sted, hvor den pågældende transport skal tage sin begyndelse. Generel tilladelse meddeles af politiet på det sted, hvor køretøjets ejer (bruger) har bopæl eller fast forretningssted, eller hvor køretøjet hovedsageligt benyttes. Engangstilladelser, der berører kørsel i andre politikredse, meddeles efter samtykke fra disse.

...

§ 4.

...

Stk. 5. Politiet kan tilbagekalde tilladelsen såfremt vilkårene for tilladelsen tilsidesættes. Tilladelsen kan endvidere tilbagekaldes, såfremt dette er nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden eller vejforholdene.

Kapitel 2

Generelle tilladelser

Kørsel med bredt læs

§ 5. Tilladelse til kørsel med bredt læs kan meddeles til og med en samlet bredde på 3,3 m.

...

Kapitel 3

Engangstilladelser

§ 10. Politiet kan meddele engangstilladelse i samme omfang som ved generelle tilladelser.

Stk. 2. Politiet kan i øvrigt ved engangstilladelse fravige bestemmelserne i §§ 5-7 og i § 9, såfremt godset er udeleligt i den pågældende dimension eller ikke uden væsentlig vanskelighed kan adskilles, og såfremt transporten ikke med rimelighed vil kunne kræves gennemført på anden måde.'

2. Gyldigheden af den oprindelige afgørelse om udstedelse af transporttilladelsen

Under sagen har myndighederne lagt til grund at den oprindelige afgørelse af 17. februar 2003 om udstedelse af transporttilladelse var gyldig, og at der derfor var tale om tilbagekaldelse af en gyldig tilladelse, jf. bl.a. Færdselsstyrelsens udtalelse til mig af 14. oktober 2003.

I min bedømmelse af sagen har jeg også lagt til grund at den oprindelige afgørelse var gyldig, og at det skøn der var udøvet af Politimesteren i Horsens i relation til den oprindelige afgørelse om udstedelse af transporttilladelse, således lå inden for lovens rammer. Jeg bemærker i den forbindelse at bestemmelsen i § 3 i cirkulære nr. 66 af 30. april 1993 om obligatorisk høring af de politikredse som kørslen berører, ifølge Færdselsstyrelsens cirkulæreskrivelse af 28. maj 1997 om ny blokvoogsbekendtgørelse ikke finder analog anvendelse ved meddelelse af transporttilladelse til blokvoagn, jf. også Færdselsstyrelsens udtalelse til mig af 14. oktober 2003.

Jeg bemærker også at der ikke har været rejst spørgsmål om Politimesteren i Horsens kompetence. (A) havde fast forretningssted i Horsens. Efter bestemmelsen § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 313 af 9. maj 1997 om blokvoagne og mobilkraner havde politiet i Horsens utvivlsomt kompetence til at udstede transporttilladelsen.

3. Sagsbehandlingsspørgsmål i forbindelse med afgørelsen om tilbagekaldelse

a) Sagsoplysning

En tilbagekaldelse af en afgørelse sker ved en ny afgørelse. Det betyder at de almindelige forvaltningsretlige regler og retsgrundsætninger om sagsbehandling, skønsudøvelse mv. også gælder for tilbagekaldelse.

Sagsoplysningen i forbindelse med tilbagekaldelse skal således ske i overensstemmelse med officialprincippet. Efter princippet der gælder som et grundlæggende princip i forvaltningsretten, påhviler det den enkelte forvaltningsmyndighed selv eventuelt i samarbejde med andre myndigheder at fremskaffe de fornødne oplysninger om den foreliggende sag eller dog at foranledige at private, navnlig parterne, yder medvirken til sagens oplysning. Se bl.a. Kaj Larsen, mfl., Forvaltningsret, 2. udgave (2002), s. 447 ff.

Som det fremgår af Færdselsstyrelsens afgørelse af 26. marts 2003, er kernen i vurderingen af om der er adgang til at tilbagekalde en afgørelse, på den ene side forvaltningens konkrete tilbagekaldelsesårsag og på den anden side tilbagekaldelsens virkning for parten. For at kunne træffe en lovlig og korrekt afgørelse må der således foreligge nærmere oplysninger både til belysning af karakteren og styrken af de hensyn som taler for tilbagekaldelse, henholdsvis af de hensyn til navnlig parten som taler imod tilbagekaldelse.

Både Horsens Politi og Færdselsstyrelsen har lagt vægt på at tilbagekaldelsen skete hurtigt og umiddelbart efter at Politimestrene i Gråsten og Tønder gjorde opmærksom på deres indvendinger.

Jeg er enig i at styrken af de hensyn til parten som taler imod tilbagekaldelse, som regel vil være mindre jo hurtigere tilbagekaldelsen sker. Jo kortere tid der går, jo mindre vil parten typisk have nået at have indrettet sig på den trufne afgørelse.

Imidlertid må kravene til sagsbehandlingen opretholdes uanset dette forhold. Hensynet til at undgå at parten i god tro indretter sig (yderligere) på afgørelsen efter at myndigheden er blevet opmærksom på at der eventuelt er grundlag for tilbagekaldelse, kan varetages ved at parten gøres opmærksom på at der er rejst en sag om tilbagekaldelse. Herefter må sagen oplyses tilstrækkeligt til at der kan træffes en lovlig og rigtig afgørelse.

Horsens Politi traf afgørelse uden forinden at underrette (A) om at der på baggrund af indvendingerne fra Politimestrene i Gråsten og Tønder kunne være grundlag for tilbagekaldelse af transporttilladelsen, og uden at indhente oplysninger om hvilken betydning en tilbagekaldelse ville have for (A). Oplysningerne om at (A) ville skulle bære en ekstraudgift på op til 65.000 EURO, forelå således først da (B) efterfølgende på vegne af (A) klagede over den trufne afgørelse.

Det er min opfattelse at Horsens Politi efter at have modtaget brevet fra Politimestrene i Gråsten og Tønder burde have gjort (A) opmærksom på at det på baggrund af henvendelsen havde indledt overvejelser om at tilbagekalde transporttilladelsen, og samtidig have opfordret firmaet til at dokumentere og redegøre for karakteren og styrken af de eventuelle hensyn til firmaet som talte imod tilbagekaldelse. Denne forpligtelse følger dels af sagsoplysningsprincippet, dels af forvaltningslovens § 19 der er omtalt nedenfor.

At dette ikke skete, bevirker efter min opfattelse at Horsens Politis sagsoplysning og partshøring forbindelse med afgørelsen om tilbagekaldelse var klart utilstrækkelig.

Jeg har gjort myndighederne bekendt med min opfattelse.

b) Partshøring

Forvaltningslovens § 19, stk. 1, indeholder følgende bestemmelse:

‘§ 19. Kan en part i en sag ikke antages at være bekendt med, at myndigheden er i besiddelse af bestemte oplysninger vedrørende sagens faktiske omstændigheder, må der ikke træffes afgørelse, før myndigheden har gjort parten bekendt med oplysningerne og givet denne lejlighed til at fremkomme med en udtalelse. Det gælder dog kun, hvis oplysningerne er til ugunst for den pågældende part og er af væsentlig betydning for sagens afgørelse. Myndigheden kan fastsætte en frist for afgivelsen af den nævnte udtalelse.’

Afgørelsen om tilbagekaldelse fra Politimesteren i Horsens byggede på Politimestrene i Gråsten og Tønders udtalelse af 21. februar 2003. I udtalelsen var indeholdt oplysninger om at en tysk speditør for et tysk vognmandsfirma havde søgt om tilladelse til samme transport som (A) havde fået tilladelse til, og oplysninger om at denne transport var blevet afslået ‘under hensyntagen til, at Grenå er en havneby samt grundet færdselsmæssige årsager’.

Det er min opfattelse at Politimesteren i Horsens i medfør af bestemmelsen i forvaltningslovens § 19, stk. 1, også burde have forelagt oplysningerne i udtalelsen for (A) med henblik på at (A) fik lejlighed til at kommentere dem inden der blev truffet afgørelse.

Jeg har gjort myndighederne bekendt med min opfattelse.

c) Begrundelse

Det fremgår af forvaltningslovens § 22 at en afgørelse når den meddeles skriftligt, skal være ledsaget af en begrundelse medmindre afgørelsen fuldt ud giver den pågældende part medhold. De indholdsmæssige krav til begrundelsen fremgår af forvaltningslovens § 24 som har følgende ordlyd:

‘§ 24. En begrundelse for en afgørelse skal indeholde en henvisning til de retsregler, i henhold til hvilke afgørelsen er truffet. I det omfang, afgørelsen efter disse regler beror på et administrativt skøn, skal begrundelsen tillige angive de hovedhensyn, der har været bestemmende for skønsudøvelsen.

Stk. 2. Begrundelsen skal endvidere om fornødent indeholde en kort redegørelse for de oplysninger vedrørende sagens faktiske omstændigheder, som er tillagt væsentlig betydning for afgørelsen.

Stk. 3. Begrundelsens indhold kan begrænses, i det omfang partens interesse i at kunne benytte kendskab til denne til varetagelse af sit tarv findes at burde vige for afgørende hensyn til den pågældende selv eller til andre private eller offentlige interesser, jf. § 15.’

Hvis en afgørelse er truffet på baggrund af uskrevne regler - f.eks. de almindelige retsgrundsætninger om tilbagekaldelse - forstås kravet om henvisning til retsregler på den måde at begrundelsen skal indeholde en kort gengivelse af indholdet af det uskrevne retsgrundlag således som myndighederne forstår og anvender det. Se bl.a. Hans Gammeltoft-Hansen mfl., Forvaltningsret, 2. udgave (2002), s. 558.

Begrundelsen skal være korrekt; det vil bl.a. sige at den skal være et sandt udtryk for de forhold og overvejelser der har ført myndigheden frem til den trufne afgørelse. Se samme sted, s. 565.

Politimesteren i Horsens' afgørelse om tilbagekaldelse indeholdt en redegørelse for de faktiske omstændigheder som var tillagt betydning for afgørelsen, og en angivelse af hovedhensyn der var bestemmende for skønsudøvelse, nemlig det forhold at godset kunne sendes ad søvejen og hensynet til færdselssikkerheden.

Begrundelsen indeholdt derimod ikke en henvisning til de retsregler i henhold til hvilke afgørelsen var truffet. Det fremgår af Politimesteren i Horsens' udtalelse til mig af 12. august 2003 at det var politimesterens opfattelse at hjemlen til tilbagekaldelsen var bestemmelsen i § 4, stk. 5, i cirkulære nr. 66 af 30. april 1993 om transporttilladelser. Cirkulæret var ikke den rette hjemmel for tilbagekaldelse, jf. det nedenfor anførte, men Politimesteren skulle når henses til at begrundelsen skulle være subjektivt korrekt, have henvist hertil.

Jeg har gjort myndighederne bekendt med min opfattelse.

d) Klagevejledning

Forvaltningslovens § 25, stk. 1, indeholder følgende bestemmelse om klagevejledning:

§ 25. Afgørelser, som kan påklages til anden forvaltningsmyndighed, skal, når de meddeles skriftligt, være ledsaget af en vejledning om klageadgang med angivelse af klageinstans og oplysning om fremgangsmåden ved indgivelse af klage, herunder om eventuel tidsfrist. Det gælder dog ikke, hvis afgørelsen fuldt ud giver den pågældende part medhold.'

Politimesteren i Horsens' afgørelse om tilbagekaldelse kunne indbringes for Færdselsstyrelsen. Derfor burde afgørelsen have indeholdt vejledning om denne klagemulighed.

Jeg mener at det er beklageligt at afgørelsen ikke var fulgt af en sådan vejledning. Jeg har gjort myndighederne bekendt med min opfattelse.

4. Hjemmelsspørgsmål i forbindelse med afgørelsen om tilbagekaldelse

a) Hjemmelsgrundlaget for tilbagekaldelse

Politimesteren i Horsens har som hjemmel for tilbagekaldelse henvist til Trafikministerens cirkulære nr. 66 af 30. april 1993 om transporttilladelse § 4, stk. 5, jf. udtalelsen af 12. august 2003. Bestemmelsen svarer til det som er gengivet i de almindelige betingelser for tilladelsen.

Færdselsstyrelsen har derimod afvist at der er hjemmel i cirkulæret til tilbagekaldelse. Muligheden i cirkulæret for at tilbagekalde en tilladelse af hensyn til færdselssikkerheden eller vejforholdene kan ifølge styrelsen kun anvendes når der opstår uforudsete vejsituationer, færdselsuheld eller lignende. Tilbagekaldelsen er efter Færdselsstyrelsens opfattelse sket med hjemmel i almindelige retsgrundsætninger om tilbagekaldelse (jf. Færdselsstyrelsens afgørelse af 26. marts 2003 og styrelsens udtalelse til mig af 14. oktober 2003).

Færdselsstyrelsens opfattelse hvorefter der ikke er hjemmel i cirkulæret til at tilbagekalde i den foreliggende situation, men at de almindelige retsgrundsætninger om tilbagekaldelse gælder ved siden af cirkulæret, kan ikke give mig anledning til bemærkninger.

b) Var tilbagekaldelsen berettiget?

1. Færdselsstyrelsen har i sin afgørelse af 26. marts 2003 redegjort for indholdet af de almindelige retsgrundsætninger om tilbagekaldelse. Jeg har ingen bemærkninger til denne generelle redegørelse. Dog finder jeg anledning til at understrege betydningen af proportionalitetsprincippet i tilbagekaldelsessituationen: Jo mere intensivt indgrebet er, des stærkere tilbagekaldelsesgrundlag må kræves. Desuden må det overvejes om indgrebet i det hele taget er nødvendigt, eller om mindre indgribende midler er tilstrækkelige til at tilgodese de hensyn der taler for tilbagekaldelse. Se bl.a. Karsten Revsbech mfl., Almindelige Emner, 3. udgave (1997), s. 441 og 442, Karsten Loiborg, Forvaltningsret, 2. udgave (2002), s. 949 f, og Bent Christensen, Prøvelse (1994), s. 200 og 201.

2. Tilbagekaldelsen af transporttilladelsen var begrundet dels i at transporten kunne finde sted ad søvejen, dels i hensynet til færdselssikkerheden. I afgørelsen af 26. marts 2003 har Færdselsstyrelsen anført at hensynet til færdselssikkerheden vejer tungere end hensynet til at transporten skal kunne gennemføres ad den ansøgte rute, i betragtning af at transportens slutdestination er en havn hvortil der kan fragtes gods ad vandvejen.

Jeg er enig i at det forhold at der er mulighed for at transportere godset ad søvejen, kan tillægges væsentlig betydning i forbindelse med *udstedelse* af transporttilladelse når væsentlige hensyn til færdselssikkerheden taler mod landstransport, jf. herved rimelighedsbetragtningen i færdselslovens § 86, stk. 1, og i § 8, stk. 1, 3. pkt., i bekendtgørelse nr. 313 af 9. maj 1997 om blokvogne og mobilkraner.

I forbindelse med tilbagekaldelse af en lovligt udstedt transporttilladelse - hvor rimelighedsbetragtningen allerede skulle være overvejet i forbindelse med udstedelsen - mener jeg imidlertid ikke at muligheden for transport ad søvejen kan indgå med tilsvarende vægt. Det er antaget at tilbagekaldelse ikke kan ske alene med henvisning til at en tilladelse ikke burde være givet, f.eks. fordi praksis er fraveget hvilket har ført til manglende konsekvens i administrationen. Se bl.a. Karsten Revsbech mfl., Forvaltningsret, Almindelige Emner, 3. udgave (1997), s. 443, og de sager som er gengivet i Folketingets Ombudsmands beretning for 1989, s. 130 f, og for 1994, s. 664 (R 94).

3. Vurderingen af med hvilken vægt hensynet til færdselssikkerheden kan indgå i forbindelse med en beslutning om tilbagekaldelse, må tilligesees i lyset af at lovgivningen åbner mulighed for ud fra en skønsmæssig vurdering at udstede tilladelse til transport med bred last, og at (A) tidligere har fået transporttilladelser til transport med laster der var endnu bredere end den hvortil tilladelsen blev tilbagekaldt. Der foreligger ikke oplysninger i sagen om at der skulle have været problemer i forbindelse med gennemførelsen af disse. Ingen af de tidligere transporttilladelser er blevet tilbagekaldt af hensyn til færdselssikkerheden.

Politimesteren i Horsens har i sin udtalelse af 12. august 2003 anført at transporten ikke kunne gennemføres på en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Politimesteren har i den forbindelse henvist til udtalelserne fra Vejdirektoratet og Politimestrene i Gråsten og Tønder. Færdselsstyrelsen har henvist til udtalelsen fra Politimesteren i Horsens.

Det fremgår af udtalelsen fra Vejdirektoratet at transporten ville være til 'ulempe, evt. fare for den øvrige trafik', og af udtalelsen fra Politimestrene i Gråsten og Tønder at transporten ville være 'både til væsentlig ulempe, men også til fare for den øvrige trafik'. I udtalelsen fra Politimestrene i Gråsten og Tønder er imidlertid angivet at transporten kunne have været gennemført med politiledsagelse, og hvis delstrækninger blev afspærret for øvrig færdsel.

Med de ovennævnte udtalelser mener jeg at det i sig selv er tvivlsomt om hensynet til færdselssikkerheden i denne sag var så tungtvejende at det i ganske betydelig grad talte for en tilbagekaldelse uanset de modstående hensyn.

4. Færdselsstyrelsen har henvist til at der som hovedregel ikke er adgang til tilbagekaldelse hvis der på tidspunktet for ønsket om tilbagekaldelse foreligger de samme faktiske oplysninger som forelå på tidspunktet for den oprindelige afgørelse. Indvendingerne mod transporten fra Politimestrene i Gråsten og Tønder forelå ikke på tidspunktet for den oprindelige afgørelse hvorfor denne hovedregel efter styrelsens opfattelse ikke kan finde anvendelse her.

Jeg er enig i at det normalt kan tillægges en vis vægt om tilbagekaldelsesgrunden er opstået før eller efter den oprindelige afgørelse.

Jeg er derimod ikke enig med Færdselsstyrelsen i at der i forbindelse med afgørelsen om tilbagekaldelsen forelå nye faktiske oplysninger om transporten. Afgørelsen om tilbagekaldelsen byggede i det væsentligste på de samme faktiske oplysninger, men der forelå nu blot en anden politimyndigheds ændrede *vurdering* af om der skulle have været givet tilladelse til transporten. Myndigheden kunne have taget denne i betragtning ved den oprindelige afgørelse hvis man f.eks. havde hørt de politimyndigheder som var berørt af transporten. Risikoen for at tilbagekaldelsesgrunden ikke indgik i den oprindelige afgørelse, påhviler som udgangspunkt myndigheden medmindre parten har gjort sig skyldig i svig eller i øvrigt har tilsidesat en ham påhvilende oplysningspligt. Se bl.a. Karsten Loiborg mfl., Forvaltningsret, 2. udgave (2002), s. 949.

5. Sammenfatning og henstilling

Sammenfattende må jeg anse Politimesteren i Horsens' afgørelse om tilbagekaldelse for så mangelfuld at Færdselsstyrelsen som prøvelsesmyndighed burde have tilsidesat afgørelsen som ugyldig. Jeg henviser navnlig til den klart utilstrækkelige sagsoplysning.

Med hensyn til Færdselsstyrelsens afgørelse må det efter min opfattelse anses for tvivlsomt om styrelsens konkrete afvejning af de relevante hensyn for og imod tilbagekaldelse af tilladelsen fuldt ud er foretaget i overensstemmelse med de almindelige forvaltningsretlige regler om tilbagekaldelse.

Jeg har gjort myndighederne bekendt med min opfattelse, og jeg har samtidig henstillet til Færdselsstyrelsen at genoptage sagen med henblik på en fornyet vurdering af den i lyset af det jeg har anført.”

NOTER: (*) FOB 1989, s. 130, og FOB 1994, s. 664.