



Justitsministeriet

Lovafdelingen

Dato: 23. maj 2005
Dok.: HHM40105
Strafferetskontoret

Udkast til tale

til brug for samråd i Folketingets Retsudvalg den 25. maj 2005 vedrørende forslag til lov om ændring af straffeloven (Skærpelse af straffen for uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse i forbindelse med særligt hensynsløs kørsel) (L 161).

Spørgsmål A:

”Ministeren bedes redegøre for regeringens initiativer til forebyggelse af hensynsløs kørsel.”

Jeg vil indledningsvis gerne takke for, at jeg i dag får mulighed for mere generelt at orientere om regeringens initiativer i forbindelse med forebyggelse af hensynsløs kørsel.

Der skal ikke herske tvivl om, at nedbringelse af antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken er et emne, som regeringen tager meget alvorligt. Indsatsen på dette område handler ikke kun om at imødegå decideret hensynsløs kørsel, men også mere bredt om at forebygge uacceptabel adfærd i trafikken. Jeg vil derfor redegøre nærmere for den række af initiativer, der samlet set er taget på dette område. Initiativerne fordeler sig – groft sagt – i tre grupper: lovgivning, kontrol og information.

I LOVGIVNING

For så vidt angår *lovgivning* kan jeg oplyse, at kørekortet allerede i dag fratages, hvis en person ved sin kørsel har voldt skade på person eller ting – eller fremkaldt

fare herfor – og dermed har tilsidesat væsentlige hensyn til færdselssikkerheden.

Frakendelsen sker ubetinget, hvis personen forsætligt har voldt skade på person eller ting – eller fremkaldt fare herfor - og også, hvis personen i øvrigt har ført køretøjet på særligt hensynsløs måde.

På regeringens initiativ er reglerne for frakendelse af kørekortet som følge af grove hastighedsovertrædelser blevet skærpet.

Ved kørsel med en hastighed på 160 km i timen eller derover har der siden den 1. september 2003 skullet ske frakendelse af førerretten. En sådan fast øvre grænse fandtes ikke tidligere.

Siden den 1. juni 2004 har der endvidere skullet ske frakendelse af kørekortet, hvis en person har overskredet

hastighedsgrænserne med mere end 60 pct. – tidligere var denne grænse 70 pct.

Ved den lov, der forhøjede hastighedsgrænserne på motorvejene, blev der endvidere indført et såkaldt ”højhastighedstillæg”, som er et ekstra bødebeløb, der ved kørsel med hastigheder på 140 km i timen eller derover skal lægges oven i den bøde, man ellers får.

Højhastighedstillægget gælder alle vejtyper, men da det får størst praktisk betydning ved hastighedsovertrædelser på motorvejene, blev der i forbindelse med vedtagelsen af klippekortloven indført en særlig skærpet bøde ved hastighedsoverskridelser med 30 pct. eller derover på andre veje end motorveje.

Jeg vil herudover nævne den såkaldte klippekortordning, som jeg forventer mig meget af.

Folketinget vedtog som bekendt i april 2004 at indføre denne ordning, som forventes at træde i kraft den 1. september i år.

Klippekortordningen indebærer, at kørekortet frakendes betinget ved tre grovere overtrædelser af færdselsloven inden for en periode på tre år.

For førstegangserhververe af kørekort indebærer klippekortordningen dog, at hammeren falder allerede ved to grovere overtrædelser inden for de første tre år. Og i disse tilfælde er det ikke blot en betinget frakendelse, vi taler om, men et kørselsforbud.

De forseelser, der er omfattet af klippekortordningen, er kendetegnet ved at være trafikfarlige forseelser.

Det drejer sig bl.a. om

- kørsel over for rødt lys
- kørsel med for kort afstand til forankørende
- slalomkørsel
- uberettiget brug af nødspor, og
- overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 30 pct.

Som nævnt gælder der i forhold til klippekortordningen særlige regler for førstegangserhververe af kørekort, idet der kun skal to grovere overtrædelser til, før hammeren falder – og det i form af et kørselsforbud.

En person, der får kørselsforbud, skal aflevere sit kørekort til politiet, og den pågældende får først lov til at køre igen, når han eller hun har gennemført særlig undervisning og har bestået en kontrollerende køreprøve.

Et kørselsforbud er altså mere indgribende end en betinget fratagelse, hvor man kun får inddraget sin ret til at

køre bil, hvis man ikke består en kontrollerende køreprøve inden for tre måneder.

Lad mig sammenfatte det sådan, at regeringen – med de nævnte lovgivningsinitiativer – slår hårdt ned i forhold til de personer, som ikke optræder hensynsfuldt i trafikken.

De rammes på pengepungen, og de rammes på deres adgang til at køre bil. Ikke mindst det sidste tror jeg gør indtryk på de fleste.

II. INTENSIVERET POLITIKONTROL

Ud over de nævnte lovgivningsmæssige initiativer har regeringen også sat fokus på politiets færdselskontrol.

I forlængelse af *motorvejslovens* vedtagelse intensivere de politiet kontrollen med grove trafikforseelser på motorvejsnettet, herunder især de særligt farlige motorvejs-

strækninger. Dette skete med henblik på at sætte hårdt ind over for de trafikanter, der ikke vil respektere de nye hastighedsgrænser.

I forbindelse med vedtagelse af *klippekortloven* skal politiets fokus på ofte forekommende og trafikfarlige færdselsovertrædelser skærpes, herunder ved en mere konsekvent indgriben over for sådanne overtrædelser.

Det er nemlig regeringens opfattelse, at politiets synlige tilstedeværelse og konsekvente indgriben ved konstaterede overtrædelser af færdselsloven har stor betydning for trafikanters vilje til at overholde færdselsreglerne.

Jeg tror, at den intensiverede politikontrol fører til, at trafikanterne generelt ændrer deres adfærd.

III. INFORMATION

Med til det samlede billede af regeringens initiativer i forhold til forebyggelse af hensynsløs kørsel hører naturligvis informationsdelen, som bestemt ikke er uvæsentlig.

Regeringen bevilliger hvert år penge til gennemførelse af kampagne- og informationsaktiviteter.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har således for 2005 fået bevilliget 15 mio. kr. til kampagneprojekter om bl.a. unge, hastighed og den nye klippekortordning.

Jeg kan oplyse, at der som led i flerårsaftalen for politiet for så vidt angår 2006 ligeledes er afsat et beløb på 15 mio. kr. til kampagne- og informationsaktiviteter.

Og jeg kan endvidere oplyse, at jeg i starten af året har bevilget 1,1 mio. kroner til et opfølgingsprojekt, der gennemføres af Danmarks Transport Forskning.

Projektet skal følge op på Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan og de initiativer, der er anbefalet i handlingsplanen, herunder med henblik på *at* evaluere de initiativer, der allerede er iværksat, *at* vurdere, hvilke af de anbefalede initiativer, der bør opprioriteres *samt at* vurdere, hvilke af de anbefalede initiativer, der ikke længere er aktuelle.

Sammenfattende er det min opfattelse, at regeringen har sat mange og gode initiativer i gang med henblik på at sætte ind over for bl.a. hensynsløs kørsel. Både hvad angår lovgivning, kontrol og information.

Spørgsmål B:

”Hvilke konsekvenser får en gennemførelse af kommunalreformen for det færdselssikkerhedsarbejde, som amterne varetager i dag?”

Som bekendt deltog jeg den 2. september 2004 i et samråd her i Retsudvalget om varetagelsen af opgaverne på færdselssikkerhedsområdet efter kommunalreformen.

Jeg oplyste under samrådet, at jeg fandt det naturligt at vurdere, om der er behov for nye initiativer for at sikre, at de opgaver, som i dag løses af amterne med hensyn til kampagne- og informationsaktiviteter på færdselssikkerhedsområdet, kan fortsætte på et højt niveau efter kommunalreformens gennemførelse.

Mine embedsmænd har derfor afholdt møder med de centrale aktører på området, dvs. Transport- og Energi-

ministeriet, politiet, amterne, kommunerne og Rådet for Større Færdselssikkerhed med henblik på at drøfte den fremtidige varetagelse af de nævnte kampagne- og informationsaktiviteter.

Efter første møde syntes der at være bred enighed om, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at disse opgaver – også efter kommunalreformen – løses af regionale enheder.

På det seneste møde, der blev afholdt den 17. maj, drøftede man en model, hvorefter Vejdirektoratets distriktskontorer varetager opgaverne i tæt samspil med de øvrige aktører på området.

Vejdirektoratet varetager allerede i dag opgaver vedrørende udpegning af ”sorte pletter”, ulykkesregistrering, rådgivning om trafiksikre veje og informations- og erfaringsudveksling i forbindelse med udarbejdelse af lokale trafiksikkerhedsplaner.

Det synes derfor naturligt at lade Vejdirektoratets distriktskontorer udføre funktionen som sekretariat i forbindelse med bl.a. erfaringsudveksling mellem kommuner og stat i forhold til udpegning af ”sorte pletter”, udarbejdelse af regionale trafikikkerhedshandlingsplaner, gennemførelse og koordinering af regionale kampagne- og informationsaktiviteter, osv.

På mødet den 17. maj var der stor opbakning til modellen.

Der forestår endnu enkelte udstående spørgsmål, før der kan tages endelig stilling til, hvilken model man bør vælge, men – som det fremgår – så skrider arbejdet fremad.

Det vigtigste er – efter min opfattelse – at aktørerne på området, der i det daglige beskæftiger sig med færdsels-

sikkerhed, finder sammen om en model, der kan sikre den bedst tænkelige struktur efter kommunalreformen.

Spørgsmål C:

”Ministeren bedes redegøre for, hvilke konsekvenser lovforslaget vil få for strafudmålingsniveauet i praksis?”

Formålet med lovforslaget er at opnå en skærpelse af straffen for uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, der sker i forbindelse med særligt hensynsløs kørsel.

I retspraksis i dag er der et forskelligt udgangspunkt for strafudmålingen afhængigt af, om der er tale om uagtsomt manddrab i forbindelse med spirituskørsel eller uagtsomt manddrab i forbindelse med særligt hensynsløs kørsel. Som udgangspunkt bliver spiritusbilisterne straffet hårdest.

Udgangspunktet for strafudmålingen ved uagtsomt manddrab forårsaget af henholdsvis spirituskørsel og særligt hensynsløs kørsel bør efter regeringens opfattelse fremover være ens. Det samme gælder med hensyn til straffen for uagtsom betydelig legemsbeskadigelse.

Det foreslås derfor at ændre straffelovens bestemmelser om uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, sådan at det fremhæves, at det ved strafudmålingen skal anses som en særligt skærpende omstændighed, at forholdet er begået i forbindelse med spirituskørsel eller særligt hensynsløs kørsel. Det forudsættes herved, at uagtsomt manddrab eller betydelig legemsbeskadigelse, der sker i forbindelse med særligt hensynsløs kørsel, fremover straffes lige så strengt som uagtsomt manddrab eller betydelig legemsbeskadigelse i forbindelse med spirituskørsel.

Med lovforslaget forudsættes det, at der i retspraksis sker en forhøjelse af strafudmålingsniveauet i sager om uagtsomt manddrab i forbindelse med særligt hensynsløs kørsel. Det forudsættes således, at straffen for uagtsomt manddrab ved særligt hensynsløs kørsel, der i normaltilfældene i dag som udgangspunkt straffes med 6-8 måneders fængsel, forhøjes til som udgangspunkt fængsel i 10-12 måneder. Det svarer til retspraksis ved uagtsomt manddrab, der sker i forbindelse med spirituskørsel.

Jeg vil understrege, at fastsættelse af straffen fortsat vil bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige sagens omstændigheder, og at det angivne strafniveau kan fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger andre skærpende eller formildende omstændigheder.

En skærpende omstændighed, som medfører, at forholdet skal bedømmes strengere end i normaltilfældene,

kan f.eks. være, at gerningsmanden tidligere er straffet for spirituskørsel eller særligt hensynsløs kørsel.

Det vil også kunne være en skærpende omstændighed, hvis gerningsmanden tidligere er straffet for anden risikobetonet kørsel, som har medført betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten, og som har været udtryk for betydelig uansvarlighed som fører af et motorkøretøj.

Det forudsættes, at tilfælde, hvor der i forbindelse med den særligt hensynsløse kørsel har foreligget en kombination af flere grove overtrædelser af færdselsloven, bedømmes strengt. Det kan f.eks. være tilfælde, hvor der er tale om meget uansvarlig kørsel over en længere strækning med både betydelige hastighedsoverskridelser og kørsel over for rødt lys eller kørsel venstre om helleanlæg i områder med mange trafikanter. I sådanne tilfælde bør straffene ligge væsentligt over normalniveauet på de nævnte 10-12 måneders fængsel.

Forhøjelsen af strafudmålingsniveauet i sager om uagtsomt manddrab i forbindelse med særligt hensynsløs kørsel forudsættes at slå igennem i alle de tilfælde, der er omfattet af færdselslovens bestemmelse om særligt hensynsløs kørsel.

Lovforslaget tilsigter herudover en tilsvarende forholdsmæssig forhøjelse i sager om uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, der sker i forbindelse med særligt hensynsløs kørsel. Det forudsættes, at uagtsom betydelig legemsbeskadigelse ved særligt hensynsløs kørsel efter lovændringen i normaltilfældene straffes med omkring 2-5 måneders fængsel. Det svarer til straffen i normaltilfældene for uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, der sker i forbindelse med spirituskørsel.