



JUSTITSMINISTERIET

Civilafdelingen

Dato: 14. november 2013
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Sidsel Kathrine Møller
Sagsnr.: 2013-800-0048
Dok.: 959140

Kommenteret høringsoversigt vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde m.v. og indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse hastighedsovertrædelser)

Indholdsfortegnelse

I. Høringen	2
II. Høringssvarene	3
1. Generelle bemærkninger.....	3
2. Vejarbejde mv. – skiltning og aktiv udførelse af vejarbejde mv.	4
3. Udvidet brug af betinget frakendelse.....	8
4. Præcisering af begrebet midlertidig.....	9
5. Indførelsen af betinget objektivi ansvar for ejer.....	10
6. Indsigelser over for målingens rigtighed	17
7. ATK-billedets anvendelse og tilgængelighed.....	18
8. Førers erkendelse som betingelse for at fritage ejer fra ansvar	21
9. Ejerskifte.....	23
10. Betinget objektivi ansvar for private ”flådeejere”	24
11. Udlejnings-, leasing- og udlånsbiler mv.	27
12. Oplysningspligten efter færdselslovens § 65, stk. 1	30
13. Forseelser, der ikke rejses sigtelse for	32
14. Effektivisering	33
15. Administrative og økonomiske konsekvenser	34
16. Øvrige bemærkninger	36
III. Lovforslaget.....	37

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

I. Høringen

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre Landsret, Vestre Landsret, samtlige byretter, 3F's Transportgruppe, Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for kollektiv trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Beredskabsstyrelsen, Camping Branchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks Transport Forskning, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Danske Regioner, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Finans og Leasing, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen for Trafikofre, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Industriens Uddannelser, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Brandvæsen, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC Touring Club, Motorcykelbranchens Landsforbund, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelsesråd og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening.

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra:

Advokatrådet, ATL, Camping Branchen, Centralforeningen af Taxiforeninger, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Taxi Råd, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, DI Transport, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, FDM, Finans & Leasing, Forbrugerombudsmanden, FDL, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, ITD, KL, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC Touring Club, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Vestre Landsret og Østre Landsret.

Herudover har ATAX, Bilbranchen, Danmarks Automobilforhandler For-
ening (D·A·F), og Sammenslutningen Taxa 4x35 sendt bemærkninger til
lovudkastet.

Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne høringssvar.
Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med *kursiv*.

II. Høringssvarene

1. Generelle bemærkninger

**Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Politifor-
bundet i Danmark og Rigsadvokaten** har ingen bemærkninger til lovud-
kastet.

Camping Branchen tilslutter sig den del af forslaget, der angår skærpede
sanktionsmuligheder for hastighedsoverskridelser ved vejarbejde mv.

Dansk Camping Union finder, at skærpede sanktioner for overtrædelse af
bestemmelser om hastighed i forbindelse med vejarbejde kan være påkræ-
vet af hensyn til de arbejdendes sikkerhed.

Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører og
Centralforeningen af Taxiforeninger finder det afgørende, at personale,
der udfører vejarbejde, i videst muligt omfang kan udføre deres hverv
uden fare for sikkerhed og førlighed, og støtter derfor generelt skærpelsen
af sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde.

Dansk Taxi Råd støtter en skærpelse af sanktioner for hastighedsovertræ-
delser ved vejarbejde.

DI Transport, Bilbranchen og **ATL** støtter skærpede sanktioner for ha-
stighedsovertrædelser ved vejarbejde men støtter ikke indførelsen af et be-
tinget objektivi ansvar.

DTU Transport finder det sandsynligt, at skærpede sanktioner for hastig-
hedsovertrædelser ved vejarbejde mv. vil øge trafiksikkerheden ved så-
danne arbejder, herunder for de personer, som udfører vejarbejdet, og støt-
ter på den baggrund forslaget herom.

FDM bakker op om forslaget om at skærpe sanktionerne for hastigheds-
overskridelse ved vejarbejde.

MC Touring Club er enig i, at personer, som arbejder tæt på eller ved en vej, ikke bør udsættes for unødigt fare, og har krav på, at trafikanterne opfører sig hensynsfuldt.

Rigspolitiet tilslutter sig forslaget om skærpede sanktioner for hastigheds-overtrædelser ved vejarbejde mv. og anfører, at kørsel med for høj hastighed udgør en særlig risiko i forbindelse med vejarbejde mv., navnlig i forhold til de arbejdere, der befinder sig tæt på kørebanen under risikofyldte omstændigheder. Det har også betydning for trafiksikkerheden for de andre trafikanter, at de midlertidigt nedsatte hastighedsgrænser respekteres på de tidspunkter af døgnet, hvor der ikke udføres vejarbejde, idet fysiske ændringer af vejbanen som følge af vejarbejdet mv. nødvendiggør, at der køres med lavere hastighed ned normalt på vejstrækningen.

Rådet for Sikker Trafik tiltræder lovforslagets overordnede intention om at skærpe straffen over for de bilister, der tilsidesætter hastighedsgrænserne ved vejarbejde mv., såvel af hensyn til sikkerheden for de personer, der udfører vejarbejdet, som af hensyn til trafiksikkerheden generelt.

2. Vejarbejde mv. – skiltning og aktiv udførelse af vejarbejde mv.

Dansk Camping Union anfører, at den midlertidige skiltning ved vejarbejde mv. bør fjernes ved arbejdstids ophør og ferieperioder mv., da bilisternes respekt for disse i modsat fald nedsættes, og det da anses for sandsynligt, at der derved opnås en mere smidig trafikafvikling.

FDM opfordrer til skærpede krav til skiltning af vejarbejder og efterlyser bedre og mere forklarende skilte, som tydeligt angiver vejarbejdets omfang og baggrund for den fastsatte hastighed. Tydeliggørelsen af, at der er tale om et vejarbejde, f.eks. ved at der opsættes vejarbejdstavle, bør være en betingelse for en fordobling af bødestrafen. I forbindelse med oprydning efter ulykker mv. bør det tilsvarende være en betingelse, at der anvendes faretavle. Der bør desuden anvendes variable hastighedsgrænser, så grænsen sættes op, når der ikke foregår arbejde, og det er forsvarligt, eller bilisterne i modsat fald informeres ordentligt om risikoen ved for høj fart, for at sikre respekten for fartgrænserne ved vejarbejder.

FDL opfordrer til, at der kun skal gælde en særlig hastighedsbegrænsning ved vejarbejde mv., når det er påkrævet. I den tid, hvor der af forskellige årsager ikke arbejdes, skal skiltningen tilpasses de aktuelle forhold med behørigt hensyn til sikkerheden.

ITD anfører, at den ved færdselstavle midlertidigt nedsatte hastighedsgrænse kun skal gælde, hvor der rent faktisk er fysiske personer, som udfører arbejde, til stede.

KL finder, at de skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. bør medføre, at vejmyndighederne skærper opsynet med, at den godkendte skiltning overholdes, således at der ikke nedskiltes efter arbejdstids ophør og i weekender, hvis det ikke er nødvendigt.

Landsforeningen af Forsvarsadvokater anfører, at skiltningen i forbindelse med vejarbejder i praksis ikke altid er tydelig. Det kan f.eks. skyldes skiltenes placering eller mangel på belysning. Reglerne om den skærpede straf bør kun finde anvendelse på tidspunkter, hvor der rent faktisk udføres arbejde på den pågældende strækning.

MC Touring Club finder, at skiltningen og hastighedsgrænsen til enhver tid bør tilpasses de faktiske forhold. Højere bødetakster for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. bør endvidere kun gælde i de tilfælde, hvor der rent faktisk arbejdes på eller tæt ved vejen.

Rådet for Sikker Trafik finder det væsentligt, at skiltningen ved vejarbejder mv. er meget tydelig, og at skiltning med lavere hastighedsgrænse (f.eks. når vejarbejderne har forladt stedet eller er færdige med vejarbejdet) begrænses i videst mulige omfang, så trafikanterne opfatter de nedsatte hastighedsgrænser som tydelige, logiske og forståelige. Det er vigtigt at kommunikere til trafikanterne, at selv om der ikke umiddelbart synligt pågår arbejde på vejstrækningen, er der grund til, at hastighedsgrænsen er nedsat – f.eks. som følge af indsnævrede vejbaner. Herved øges accepten af og forståelsen for de nedsatte hastighedsgrænser med en højere efterlevelse til følge. Trafikanter ved vejarbejder mv. bør foruden ved skiltning – hvor det er muligt – også varsles via fysiske advarsler (f.eks. rumlestriber eller lignende) og/eller elektroniske advarsler, f. eks. i form af indkodning på GPS-nettet.

Det er efter Justitsministeriets opfattelse ikke alene afgørende for, om der på en vejstrækning, hvor der foretages vejarbejde mv., skal gælde en reduceret hastighedsgrænse, at der på stedet aktuelt foregår arbejde på det tidspunkt, hvor en overskridelse af hastighedsgrænsen finder sted, idet hastighedsgrænser ved vejarbejde mv. ikke alene fastsættes ud fra hensynet til sikkerheden for arbejdere på stedet, men også ud fra hensynet til færdselsforholdene på stedet i øvrigt, herunder at der kan være sket indsnævring af kørebaner eller, at der kan være indført skarpere kurver på strækningen, end hvis arbejdet ikke pågik. Justitsministeriet har præciseret dette

i pkt. 3.2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger og i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2 (forslaget til færdselslovens § 118, stk. 5).

Skulle en sanktion – og dermed førerens viden – desuden være knyttet op på, om der aktuelt arbejdes på eller ved vejen, kan det give anledning til bevismæssige udfordringer. Politiet vil således skulle kunne dokumentere, at der rent faktisk var aktivitet på arbejdspladsen på tidspunktet for hastighedsovertrædelsen, hvilket vil kunne være forbundet med vanskeligheder. De ressourcer, som politiet i givet fald skulle bruge på at sikre sådan dokumentation, vil alt andet lige kunne have en negativ betydning for politiets samlede kontroltryk på hastighedsovertrædelserne.

For så vidt angår spørgsmålet om særligt skiltning mv. skal Justitsministeriet bemærke følgende:

Transportministeriet har oplyst, at det fremgår af § 16 og § 18 i bekendtgørelse nr. 1129 af 18. september 2013, som trådte i kraft den 1. oktober 2013, om afmærkning af vejarbejder mv., at arbejdsområdet skal indskrænkes ved arbejdstids ophør, hvor det er muligt, og afmærkningen reduceres tilsvarende. Desuden skal afmærkningen løbende ændres i takt med vejarbejdets fremdrift. Med den nye bekendtgørelse er der sket en opstramning af brugen af skiltningen ved vejarbejder, herunder anvendelse af lokal hastighedsbegrænsning.

Transportministeriet har desuden oplyst, at i situationer, hvor kørebanebredde, sikkerhedsafstand i forhold til faste genstande, kørebanelægning og kørebaneafmærkning muliggør det, begrænses brugen af lokal hastighedsbegrænsning på tidspunkter, hvor der ikke arbejdes.

Når vejmyndighederne sammen med politiet skal fastsætte den tilladte hastighed forbi et vejarbejde, indgår en række forhold ud over, at der i perioder er mandskab og maskiner på arbejdspladsen. Der tages udgangspunkt i, at den fysiske plads ofte er meget begrænset på vejarbejdsstrækningen, idet pladsen både skal anvendes til at afvikle vejtrafikken og til at udføre selve arbejdet på. Derfor reduceres vognbanernes bredde, og trafikken forsættes ofte flere gange undervejs på strækningen, så der skabes størst mulig plads til arbejdsområderne.

Et vejarbejde er for de fleste trafikanter en uventet forhindring på vejen, og det opleves forskelligt afhængigt af, om man gennemkører strækningen i dagslys eller i mørke. På statsvejnettet har Vejdirektoratet arbejdet målrettet på at begrænse forsinkelsen i forhold til normalsituationen uden at gå på kompromis med arbejdsmiljøet og trafiksikkerheden. Trafikanterne

kan ikke på afstand se eller vurdere, hvor skarp en kurve er, og derfor er der risiko for, at de vælter eller kommer ud af kontrol, hvis de kører stærkere end den skilte hastighed. På f.eks. motorveje anvendes typisk kurver, som er dimensioneret til en hastighed på 80 km i timen, og som findes på strækningen hele døgnet.

Transportministeriet har desuden oplyst, at de trange pladsforhold også nødvendiggør, at vejvisning ikke kan udføres med så store bogstavhøjder, som der anvendes i normalsituationen. Mange trafikanter vil derfor opleve, at de ikke kan nå at læse budskaberne på tavlerne, hvis de kører hurtigere end den nedskilte hastighed.

Når der opsættes trafikværn ved vejarbejdet, er det nødvendigt at bibeholde den nedsatte hastighed også på de tidspunkter af døgnet, hvor der ikke arbejdes. Det skyldes, at trafikværnene med deres tætte placering på kørebanelanen er farlige at påkøre med høj hastighed.

Ved vejarbejder med stor udstrækning foregår der ikke nødvendigvis arbejde på hele strækningen på én gang, men punktvis. Det er i den forbindelse Transportministeriets erfaring, at man får den største kapacitet ved at holde en konstant hastighed og ikke ved hyppige skift i hastighederne. Hastighedsspredning medfører ofte opbremsninger og risiko for uheld. Erfaringerne viser også, at ved de store arbejder på motorveje opnås den bedste trafikafvikling ved 80 km i timen.

I forbindelse med belægningsarbejder opretholdes en hastighedsnedsættelse, selv om der ikke foregår arbejde på stedet, fordi der er risiko for sten-slag, høje kanter mv., når trafikken afvikles på belægninger, hvor slidlaget er fræset af. Tilsvarende gør sig gældende, hvor kørebaneafmærkningen mangler.

I byområder kan hensynet til fodgængere og cyklister nødvendiggøre, at en lokal hastighedsbegrænsning skal være gældende også på tidspunkter, hvor der ikke arbejdes, f.eks. fordi fodgængere skal krydse kørebanelanen, da fortovet er spærret, eller cyklister skal ud på kørebanelanen, fordi kørebanelanbredden er reduceret f.eks. på grund af opgravning på cykelstien.

Vejmyndighederne har de senere år opsat såkaldte info-tavler ved en del vejarbejder f.eks. om "asfaltarbejde" eller "broarbejde". Skiltenes primære formål er at oplyse trafikanterne om, hvilken type arbejde der udføres samt perioden for udførelsen af arbejdet.

Transportministeriet anbefaler ikke, at der opsættes flere tavler ved vejarbejder med længere forklaringer og begrundelser for vejarbejdet, idet disse vil tage trafikantens opmærksomhed væk fra den øvrige trafik med risiko for uheld til følge.

Transportministeriet bemærker endvidere, at der i visse tilfælde anvendes rumlestribes ved vejarbejde på motorveje, men at anvendelsen af disse kan betyde, at vejens naboer udsættes for generende støj. Rumlestribes vil derfor ikke ukritisk kunne anvendes ved vejarbejder. Vejdirektoratet undersøger løbende med branchen, om der er nye produkter, som kan være med til at øge trafikanternes opmærksomhed på, at de kører ind på en strækning med vejarbejde.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 2 (forslaget til færdselslovens § 118, stk. 5), og bemærkningerne hertil.

3. Udvidet brug af betinget frakendelse

Rådet for Sikker Trafik finder, at nedsættelsen af grænsen for betinget frakendelse til en hastighedsoverskridelse på 40 pct. for personbiler mv. ved vejarbejder – samtidig med fordoblingen af bøderne – kan fremstå som en meget væsentlig skærpelse for bilisterne. Det kunne derfor overvejes først at indføre de forhøjede bødetakster og se på erfaringerne herfra for efterfølgende at vurdere, om det er nødvendigt også at nedsætte grænsen for betinget frakendelse.

Som anført under pkt. 3.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er færdselslovens sanktionssystem vedrørende bl.a. hastighedsovertrædelser komplekst, og ændringer i dette system bør efter Justitsministeriets opfattelse alene ske efter grundige overvejelser om sammenhængen mellem de øvrige sanktioner.

Bøden fastsættes i dag som udgangspunkt på baggrund af størrelsen af den procentvise hastighedsoverskridelse, eventuelt kombineret med et såkaldt højhastighedstillæg ved højere hastigheder. Derudover er systemet i færdselsloven indrettet sådan, at størrelsen af den procentvise overskridelse af hastighedsgrænsen er afgørende for, om retten til at føre motordrevet køretøj skal frakendes, eller om føreren skal have et klip i kørekortet.

De konkrete omstændigheder i forbindelse med en hastighedsovertrædelse har endvidere – uanset den procentvise overskridelse af hastighedsgrænsen – betydning for den sanktion, der idømmes. Sanktionssystemet er såle-

des i dag indrettet sådan, at bødeniveauet for en hastighedsovertrædelse generelt afspejler størrelsen af den konkrete hastighedsoverskridelse, jf. pkt. 2.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Bødeniveauet kan således siges at afspejle den fare, der generelt er forbundet med en hastighedsovertrædelse.

Kørsel med høj fart udgør samtidig en særlig risiko i forbindelse med vejarbejde mv., hvor arbejdere ofte befinder sig tæt på kørebanen under risikofyldte omstændigheder. Hertil kommer, at de ændrede forhold på stedet også i øvrigt af hensyn til færdselssikkerheden ofte gør, at der er grund til at sikre, at hastighedsgrænserne overholdes i forbindelse med vejarbejder mv.

Justitsministeriet finder derefter efter en samlet vurdering, at sanktionerne bør skærpes for hastighedsovertrædelser, som sker i forbindelse med vejarbejde mv., hvor den hastighedsgrænse, som ellers gælder på strækningen, ved færdselstavler eller anden afmærkning midlertidigt er nedsat i forbindelse med det igangværende vejarbejde mv., og finder det vigtigt, at skærpelsen både omfatter spørgsmålet om bøde og frakendelse, jf. nærmere under pkt. 3.2.2 og 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 2 og 4 (forslagene til færdselslovens § 118, stk. 5, og § 125, stk. 1, nr. 3), og bemærkningerne hertil.

4. Præcisering af begrebet midlertidig

FDM finder, at lovforslaget bør udformes således, at der ikke kan opstå tvivl om, hvornår en hastighedsnedsættelse er ”midlertidig”.

Som anført under pkt. 3.2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger vil det bero på en konkret vurdering, om en hastighedsgrænse tydeligt er midlertidigt nedsat i forbindelse med vejarbejdet mv. Der sigtes dog til, at færdselstavler, afmærkning af kørebanen mv. på stedet tydeligt fremstår som en midlertidig foranstaltning i forbindelse med det arbejde, der foregår på stedet.

Justitsministeriet har i lyset af hørings svarene fundet anledning til i pkt. 3.2.2.1 i lovforslagets bemærkninger at præcisere, at det i den forbindelse er uden betydning, om det pågældende arbejde på stedet f.eks. står på over en længerevarende periode. Det afgørende er, at det er tydeligt, at der på det pågældende sted er fastsat en (lavere) hastighedsgrænse, end tilfældet ville have været, hvis det pågældende arbejde på stedet ikke pågik.

Transportministeriet har i øvrigt oplyst, at et vejarbejde er afmærket med tavlen A 39 Vejarbejde, så trafikanterne kan se, at de kører ind på en strækning, hvor der er vejarbejde. Med A 39 Vejarbejde advares der om risiko for, at der er vejarbejdere, materiel eller materialer på den del af vejen, som trafikanterne benytter. Tillige advarer tavlen trafikanterne om unormale forhold f.eks. løse sten, højkant osv. Når der afmærkes med A 39 Vejarbejde, er arbejdet pr. definition midlertidigt uanset varigheden af vejarbejdet. Når den pågældende tavle anvendes, vil de foreslåede skærpede sanktioner for hastighedsovertrædelser ved vejarbejde mv. således efter Justitsministeriets opfattelse altid gælde.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 2 og 4 (forslagene til færdselslovens § 118, stk. 5, og § 125, stk. 1, nr. 3), og bemærkningerne hertil.

5. Indførelsen af betinget objektivt ansvar for ejer

Advokatrådet – med tilslutning fra **Danske Advokater** – og **Landsforeningen af Forsvarsadvokater** anfører, at i de 11-12 pct. af tilfældene, hvor de optagne fotos er ubrugelige til identifikation, kan ejeren være helt prisgivet. Det er endvidere betænkeligt at overlade til ejeren (brugeren) at få en anden person til at erkende forseelsen for selv at slippe for bødeansvaret. Man har i 45 pct. af tilfældene kunnet konstatere på det optagne foto, at det ikke er ejeren, der fører bilen. I 2011 og 2012 var endvidere 11-12 pct. af de optagne fotos uanvendelige, idet man ikke kunne se føreren, men alene nummerpladen. Forslaget indebærer således, at man fremover kan forvente, at en bøde for over halvdelen af hastighedsoverskridelserne vil blive pålagt en person, som ikke er skyldig.

ATAX finder, at et objektivt strafansvar ikke hører hjemme i en retsstat. Effektivisering af sagsbehandlingen med henblik på at sikre, at sagerne ekspederes med ”den fornødne hurtighed”, kan ikke retfærdiggøre en tilsidesættelse af grundlæggende retssikkerhedsmæssige principper.

Dansk Camping Union er tilbageholdende med hensyn til indførelse af betinget objektivt ansvar og anfører, at det fremstår som om myndighederne vil kaste bevisbyrden over på bilisterne.

Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører og **Centralforeningen af Taxiforeninger** er særdeles betænkelige ved de retssikkerhedsmæssige konsekvenser af overflytningen af myndighedsopgaver fra det offentlige til private og stiller spørgsmålstegn ved, om det højner færdselssikkerheden, at private under trussel om strafansvar pålæg-

ges at gøre politiets arbejde med hensyn til efterforskning af sager og udpegning af potentielt sigtede.

Den Danske Dommerforening anfører, at en ordning med betinget objektivi- tvt strafansvar fraviger det helt grundlæggende strafferetlige princip om, at strafansvaret påhviler den, der begår overtrædelsen. En fører, der ikke selv står som ejer eller bruger af bilen, kan herefter straffrit overtræde hastighedsbegrænsningerne inden for det område, som den foreslåede ordning skal omfatte. I stedet pålægges strafansvaret ejeren på objektivi- t grundlag, dvs. uden skyld. En sådan ordning vil f.eks. ved rent private låneforhold, hvor ejeren ikke har nogen økonomisk interesse i den pågæl- dende kørsel, næppe blive oplevet som rimelig og retfærdig, og der er en risiko for, at en gennemførelse af ordningen vil kunne svække tilliden til retssystemet mere generelt. Det er en nydannelse, at opdagelsesmåden bli- ver afgørende for placeringen af strafansvaret. Hvis hastighedsovertrædel- sen konstateres ved ATK, placeres strafansvaret hos ejeren, mens ansvaret som hidtil placeres hos føreren, hvis overtrædelsen konstateres på anden måde. Objektivi- t strafansvar for enkeltpersoner er som udgangspunkt ikke i strid med EMRK, men der savnes en redegørelse for, hvordan den foreslå- ede ordning, hvor ejeren kun kan blive frigjort for strafansvar, hvis føreren inkriminerer sig selv, forholder sig til konventionen.

DI Transport, Bilbranchen og **ATL** finder, at hensynet til retssikkerhe- den for ejeren (brugeren) af køretøjet nødvendigvis må vægte højere end ønsket om at effektivisere sagsbehandlingen. Objektivi- t ansvar har ikke væ- ret en ubetinget succes på andre områder af færdselsloven, som f.eks. køre- og hviletid, totalvægt mv., hvor transportvirksomheden straffes, selv om chaufføren har handlet direkte i modstrid med en stående instruks. Med forslaget bliver ejeren (brugeren) straffet, selv om der er givet instruks om at overholde hastighedsgrænserne, hvis føreren ikke vil erkende forseelsen.

FDM støtter ikke betinget objektivi- t ansvar, da en sådan retstilstand væk- ker stor retssikkerhedsmæssig bekymring. At det er bilens ejer, der som udgangspunkt straffes for en forseelse, og ikke nødvendigvis den, der har overtrådt loven, er et juridisk skråplan. En fartbøde er en straf, hvorfor den retssikkerhed, som gælder i straffesager i øvrigt, er påkrævet. Den Euro- pæiske Menneskerettighedskommission har ved afgørelse af 14. september 1998 i sagen Flemming Petersen mod Danmark udtalt, at en sag om parke- ringsafgift pålagt af det offentlige indebærer stillingtagen til en ”anklage for en forbrydelse”. Det følger heraf, at retten ved behandlingen af en så- dan sag skal iagttage de retssikkerhedsgarantier, der i medfør af EMRK ar- tikel 6 gælder for tiltalte i straffesager. Der er ingen holdepunkter for at an-

tage, at retssikkerhedsgarantierne ikke også skulle finde anvendelse i en sag om en fartbøde, herunder det grundlæggende princip om, at man ikke kan straffes for en forbrydelse, man ikke har begået. Forslaget bagatelliserer tilsidesættelsen af borgernes retssikkerhed ved at henvise til, at der også på andre områder gælder et objektivt ansvar. I alle de nævnte tilfælde drejer det sig således om erhvervsdrivende, der har et ansvar for ansattes handlinger og en økonomisk gevinst i, at reglerne ikke overholdes.

Det synes desuden forudsat, at føreren i ethvert tilfælde uden videre vil vedkende sig sin skyld. En sådan forudsætning har næppe hold i virkeligheden. Det er svært at se motivationen for føreren til at erkende en forseelse, når han uden risiko kan lade bilens ejer (bruger) modtage straf for denne forseelse. Det er således også svært at se, hvori den præventive effekt ligger, når man gør det lettere for gerningsmanden at unddrage sig straf. Ligeledes er det åbenbart urimeligt, at ejer/bruger skal bære risikoen for, om føreren af bilen er villig til at tage straffen.

Institut for Menneskerettigheder anfører, at EMRK artikel 6, stk. 2, om retten til en retfærdig rettergang indeholder en uskyldsformodning, hvorved enhver, der anklages for en lovovertrædelse, skal anses for uskyldig, indtil vedkommendes skyld er bevist i overensstemmelse med loven. I betænkning 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar fandt Straffelovrådet, at bestemmelser om objektivt individualansvar ikke er i strid med EMRK for så vidt angår bødeansvar af forholdsvis begrænset størrelse. Straffelovrådets vurdering stemmer overens med Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols (EMD) praksis, og det er instituttets vurdering, at lovforslaget ikke vil være i strid med uskyldsformodningen.

I den nævnte betænkning anførte Straffelovrådet, at det er i strid med principielle forestillinger om retfærdighed og rimelighed i strafanvendelsen at straffe en person for en lovovertrædelse begået af pågældende selv eller andre, som ikke kan bebrejdes den pågældende. Straffelovrådet fandt ikke, at det kan eliminere betænkeligheden ved det objektive strafansvar, at det er et bødeansvar. Instituttet finder ikke, at et betinget objektivt ansvar vil løse de retssikkerhedsmæssige problemer, som et objektivt ansvar vil medføre. Instituttet henviser bl.a. til, at for at undgå et objektivt ansvar skal en anden person over for politiet erkende at have ført køretøjet på gernings-tidspunktet. Det er således ikke tilstrækkeligt, at ejeren kan bevise sin egen uskyld og tydeligt kan identificere personen, som førte køretøjet på gernings-tidspunktet. Gerningspersonen skal egenhændigt erkende sin skyld over for myndighederne, og ejeren af køretøjet vil være ude af stand til at løfte en bevisbyrde i forhold til sin egen uskyld, hvis gerningsmanden ikke

frivilligt erkender at have ført køretøjet. Forslaget vil desuden kunne have en række uhensigtsmæssige konsekvenser, da det f.eks. vil være en ejers eget ansvar at overtale en gerningsmand til at erkende en færdselslovsovertrædelse. Dette omfatter også sager, hvor der i dag vil blive opgivet påtale, da billedet taget med ATK gør det muligt at identificere en bils nummerplade, men ikke føreren af bilen.

ITD kan ikke tilslutte sig et betinget objektivi ansvar. Det er betænkeligt, at der indføres ansvar på objektivi grundlag alene på baggrund af en effektivisering af politiets sagsbehandling. Det forekommer særdeles urimeligt og unødigt konfliktskabende, at ejeren skal betale bøden i tilfælde, hvor det er åbenbart, hvem der var fører, men pågældende nægter sig skyldig.

Rådet for Sikker Trafik anfører, at det forhold, at man som ejer (bruger) af et køretøj kan undgå at blive påført straf, hvis man ved, hvem der kørte bilen det pågældende tidspunkt, og denne erkender det, synes i al væsentlighed at eliminere de retssikkerhedsmæssige betænkeligheder, der eventuelt ville kunne fremføres. I langt de fleste tilfælde vil føreren i disse situationer være et familiemedlem, en god bekendt eller en medarbejder i et firma, og sandsynligheden for, at denne over for ejeren vil nægte af have kørt bilen, forekommer ret beset meget lille.

Østre Landsret – støttet af **Vestre Landsret, byretterne, Den Danske Dommerforening** og **Dommerfuldmægtigforeningen** – tilslutter sig, at der kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres nye regler om objektivi strafferetligt individualansvar. Forslaget åbner ikke mulighed for, at en ejer (bruger) af et køretøj i de omhandlede tilfælde kan undgå at ifalde strafansvar ved på anden måde over for politiet eller domstolene at bevise, at pågældende ikke var fører af køretøjet på gerningstidspunktet. Dette gælder således også de situationer, hvor ejeren (brugeren) kan dokumentere at have været bortrejst på gerningstidspunktet, eller hvor det entydigt fremgår af billedet, at føreren og ejeren (brugeren) er af modsat køn. Herved bliver der reelt tale om indførelse af et objektivi individualansvar, der fundamentalt afviger fra retstilstanden i de øvrige nordiske lande, og som også går videre end det betingede objektive strafansvar, der findes i Belgien. Hvor der ikke for ejeren (brugeren) er nogen (skjult) økonomiske interesse i den lovovertrædelse, som en anden person begår, og hvor der typisk heller ikke vil være nogen ansættelsesmæssig instruktionsbeføjelse i forhold til den pågældende fører, vil ordningen kunne medføre, at der i en række konkrete situationer vil blive pålagt bilejere et strafansvar, som kan forekomme åbenbart urimeligt. Der henstilles på den baggrund til, at det

overvejes at ændre forslaget, så ejeren får mulighed for at undgå strafansvar, hvis vedkommende bevisligt ikke var fører.

Justitsministeriet har efter en samlet vurdering – med inspiration fra reglerne i Belgien – fundet grundlag for at foreslå, at der indføres en ordning med betinget objektivi ansvar i sager, der vedrører hastighedsoverskridelser på højst 30 pct., dvs. i sager, hvor der alene er tale om at pålægge en sanktion i form af en bøde.

I lyset af høringssvarene og den bekymring, som flere af høringssparterne har givet udtryk for, har Justitsministeriet i bemærkningerne til det fremsatte lovforslag tydeliggjort, hvordan processen for at pålægge betinget objektivi ansvar fremover vil blive tilrettelagt, herunder med en nærmere beskrivelse af den vejledning om processen, som ejeren (brugeren) vil modtage sammen med bødeforelægget.

Det er således nu bl.a. beskrevet, at ejeren (brugeren) modtager en vejledning om:

- *indsigelsesmuligheder;*
- *hvorledes en fører skal udpeges;*
- *hvordan føreren afgiver sin erkendelse;*
- *regler om påtaleopgivelse samt eventuelt omgørelse heraf, herunder med angivelse af fristerne herfor;*
- *reglerne om domstolsbehandling uden retsmøde i medfør af retsplejelovens regler herom;*

Endvidere er det i lovforslagets bemærkninger nu indføjet, at ejeren (brugeren) vil kunne få adgang til at se det ATK-billede, der ligger lagret i it-systemet, og som lå til grund for udsendelsen af bødeforelægget til ejeren (brugeren), hvis han eksempelvis er i tvivl om, hvorvidt han på gernings-tidspunktet har kørt på den pågældende strækning, eller er i tvivl om, hvem der kan have ført køretøjet.

Lovbemærkningerne indeholder samtidig en tydeligere beskrivelse af adgangen til – ligesom i dag – at kunne komme med indsigelser over for eksempelvis ATK-målingen (forkert opstilling, kalibrering mv.).

Herudover er det i lovbemærkningerne indføjet, at det – hvis ejeren (brugeren) ikke vedtager bødeforelægget – ligesom i dag vil være anklagemyndigheden, der skal tage skridt til at indlevere anklageskrift til retten med henblik på indenretlig prøvelse af sagen. Det påhviler således fortsat anklagemyndigheden – og ikke borgeren – i givet fald at følge op på mang-

lende reaktion eller indsigelser fra ejerens (brugerens) side, hvis forholdet skal retsforfølges.

Ordningen med betinget objektivt ansvar er nærmere beskrevet under pkt. 4.3.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger og i bemærkningerne til forslaget til ny § 118 c i færdselsloven (lovforslagets § 1, nr. 3).

Indførelsen af en sådan ordning vil indebære, at der vil ske en styrkelse af retshåndhævelsen i de omfattede sager. Dette vil således være tilfældet i alle ATK-sager, hvor hastighedsoverskridelsen er på højst 30 pct. (ca. 193.000 i 2011), herunder i de ATK-sager, som i dag henlægges, fordi billederne er uanvendelige, men hvor nummerpladen kan genkendes.

Justitsministeriet er opmærksom på – som også en række høringsparter er inde på – at de principielle betænkeligheder, der gør sig gældende ved et rent objektivt strafansvar til dels også gør sig gældende ved en ordning med betinget objektivt ansvar, jf. pkt. 4.3.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Det kan bl.a. anføres, at dette vil være tilfældet, hvor det viser sig notorisk, at en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet var fører på gerningstidspunktet – f.eks. fordi ejeren (brugeren) kan dokumentere at have været bortrejst på gerningstidspunktet, eller billedet tydeligt viser en kvindelig fører, men ejeren (brugeren) er en mand – uden at ejeren (brugeren) kan få den, der har ført køretøjet, til at erkende forholdet.

Over for disse principielle betænkeligheder kan det imidlertid som nærmere redegjort for under pkt. 4.3.3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger for det første anføres, at strafansvar for forseelser konstateret med ATK i praksis i dag pålægges på et – i forhold til de fleste andre områder inden for strafferetsplejen – objektiviseret grundlag i et meget stort antal sager på baggrund af politiets entydige målinger. I praksis fører indsigelser desuden kun i ganske få tilfælde til, at politiets målinger ikke kan danne grundlag for, at der kan pålægges strafansvar.

En ordning med betinget objektivt ansvar sikrer derudover, at der er en klar og let adgang til at undgå strafansvaret, hvis den faktiske fører påtager sig ansvaret. Ejeren (brugeren) af køretøjet pålægges blot byrden med at udpege den, der var fører på gerningstidspunktet. Man bør i den forbindelse have for øje, at der i en ganske betydelig del af sagerne er tale om, at ejeren rent faktisk selv førte køretøjet, eller at føreren af køretøjet er i nærmeste familie med køretøjets ejer (dvs. ejerens ægtefælle, samlever eller børn). Erfaringsmæssigt udpeges ejeren (brugeren) som den, der førte køretøjet, i omkring 55 pct. af sagerne om hastighedsovertrædelser konsta-

teret med ATK, mens Rigspolitiet skønner, at føreren i 50-70 pct. af de resterende ATK-sager tilhører samme husstand som ejeren (brugeren).

Hertil kommer, at lovgivningen allerede i dag indeholder regler om strafansvar for ejeren (brugeren) af et køretøj, som er benyttet af en anden i forbindelse med f.eks. en ATK-lovovertrædelse. Ejeren (brugeren) kan således i dag straffes med bøde, hvis ejeren (brugeren) ikke oplyser identiteten på den, der som fører kørte for stærkt, jf. oplysningspligten i færdselslovens § 65, stk. 1. En ordning med betinget objektivt ansvar kan således i et vist omfang betragtes som en form for skærpelse af det afledte bødeansvar, der følger af denne oplysningspligt, hvorefter ejeren (brugeren) – ligesom ved et betinget objektivt ansvar – pålægges byrden for at udpege vedkommende fører, hvis ejeren (brugeren) vil undgå bødeansvaret.

Samtidig vil ansvarssubjektet efter en ordning med betinget objektivt ansvar – dvs. i første række ejeren (brugeren) – selv have indflydelse på, hvem vedkommendes motorkøretøj overlades til, og have mulighed for at instruere føreren i ikke at overtræde hastighedsgrænsen, hvilket i sig selv kan siges at have en præventiv effekt.

Endvidere vil den, der påtager sig ansvaret som fører, også efter en ordning med betinget objektivt ansvar som anført ovenfor have samme muligheder som i dag for f.eks. under en straffesag ved domstolene at stille spørgsmål ved, om politiets måling var foretaget korrekt (f.eks. om ATK-udstyret var korrekt kalibreret før brug), eller om målingen i øvrigt lider af sådanne mangler, at den ikke kan danne grundlag for at pålægge bødestraf.

Det er i øvrigt ikke opdagelsesmåden – registrering af hastighedsforseelsen ved brug af ATK – der alene er afgørende, men hastighedsoverskridelsens størrelse på højst 30 pct., der hverken er klip-, frakendelses- eller kørselsforbudsudløsende, strafansvarets karakter af bødeansvar, i kombination med, at hastighedsforseelsen konstateres ved brug af ATK.

Justitsministeriet har særligt overvejet spørgsmålet om, hvorvidt et bødeansvar på (rent eller betinget) objektivt grundlag er foreneligt med EMRK. For så vidt angår dette spørgsmål bemærkede Straffelovrådet i den nævnte betænkning, at efter konventionens artikel 6, stk. 2, skal enhver, der anklages for en lovovertrædelse, anses for uskyldig, indtil hans skyld er bevist i overensstemmelse med loven. Straffelovrådet fandt ikke grundlag for at fastslå, at objektivt individualansvar er i strid med EMRK – i hvert fald ved bødeansvar af forholdsvis begrænset størrelse.

Den foreslåede ordning med et betinget objektivt ansvar indebærer ikke en pligt for føreren af køretøjet på gerningstidspunktet til at erkende. Vælger føreren ikke at erkende, har det alene den virkning, at ejeren (brugeren) pålægges bødeansvaret for hastighedsforseelsen på objektivt grundlag. Justitsministeriet finder på den baggrund ikke, at den foreslåede ordning strider med princippet om forbudt mod selvinkriminering.

Justitsministeriet er enig i, at retssikkerhedsgarantier, der følger af EMRK artikel 6, finder anvendelse i sager om hastighedsovertrædelser, hvori der kan ifaldes et strafansvar. Justitsministeriet finder imidlertid på den anførte baggrund ikke, at en ordning med et (rent eller betinget) objektivt bødeansvar i de sager, lovforslaget angår, ville være i strid med EMRK.

Efter en samlet vurdering foreslår Justitsministeriet på den baggrund, at der indføres en ordning med betinget objektivt ansvar i sager, der vedrører hastighedsoverskridelser på højst 30 pct., dvs. i sager, hvor der alene er tale om at pålægge en sanktion i form af en bøde. Det bemærkes i den forbindelse, at en sådan ordning må antages at kunne øge en ejers (brugers) bevidsthed om vigtigheden af, at en fører, der anvender motorkøretøjer, overholder hastighedsgrænserne. Dette kan give anledning til drøftelse af god trafikultur både i familier og private relationer samt på arbejdspladser.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 3 (forslaget til færdselslovens § 118 c), og bemærkningerne hertil.

6. Indsigelser over for målingens rigtighed

Advokatrådet, ITD og Landsforeningen af Forsvarsadvokater anfører, at den adgang, som en ejer (bruger) har til – i sidste instans ved indenretlig prøvelse – at kunne gøre indsigelser over for f.eks. målingens rigtighed, ikke er nogen trøst for den ejer, der (måske bevisligt) ikke har ført køretøjet og derfor ikke kan bestride den målte hastighed.

Som anført under pkt. 4.3.4.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger indebærer indførelsen af et betinget objektivt ansvar for ejeren (brugeren), at det som altovervejende hovedregel ikke ved efterforskning skal konstateres, hvem der rent faktisk førte køretøjet, idet ejeren (brugeren) ifalder ansvar for hastighedsovertrædelser, medmindre en af ejeren (brugeren) nærmere angivet fører erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet.

Justitsministeriet har imidlertid fundet anledning til i pkt. 4.3.4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger at præcisere, at hvis ejer (bruger) ikke vedtager bødeforelægget, vil anklagemyndigheden – ligesom det er tilfældet i dag – skulle tage skridt til at indlevere anklageskrift til retten med henblik på indenretlig prøvelse af sagen. Det påhviler således anklagemyndigheden – og ikke borgeren – i givet fald at følge op på manglende reaktion eller indsigelser fra ejerens (brugerens) side, hvis forholdet skal retsforfølges.

Der vil ved indenretlig prøvelse – ligesom i dag – kunne gøres indsigelser over for f.eks. målingens rigtighed. Der vil ligeledes kunne gøres indsigelser over for, at skiltningen på den målte strækning er ulovlig, eller at ATK-bilen ikke var opstillet efter forskrifterne. Sådanne indsigelser vil kunne gøres gældende af såvel den ejer (bruger), der søges straffet på objektivt grundlag, som af den fører, der erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, og – i tilfælde af brugstyveri mv. – af den, der var i uberettiget besiddelse på gerningstidspunktet.

Hvis sagen indbringes for retten, vil det ATK-billede, der ligger lagret i politiets it-system, i øvrigt kunne dannes til brug for anklagerens bevisførelse. Der vil herunder – som i dag – bl.a. skulle ske sløring af passagersiden.

Endvidere vil ejeren (brugeren) kunne få adgang til at se ATK-billedet, hvis han eksempelvis er i tvivl om, hvorvidt han på gerningstidspunktet har kørt på den pågældende strækning, eller i tvivl om, hvem der kan have ført køretøjet.

7. ATK-billedets anvendelse og tilgængelighed

Advokatrådet og **Landsforeningen af Forsvarsadvokater** anfører, at efterforskningen med forslaget overlades til ejeren. Politiet kan derfor fremover anse det for ligegyldigt, om det foto, der optages, er tilstrækkeligt klar til, at føreren kan identificeres. Fotoet vil dog kunne være ejerens eneste mulighed for at kunne pege på en bestemt anden person. En visning af en medpassager, som i dag sløres på de optagne fotos, kan også for ejeren (brugeren) være et væsentligt bidrag til sagens opklaring.

FDM anfører – på linje med **ITD** og **Sammenslutningen af Taxa 4x35** – at politiet med den foreslåede ordning fremover vil udsende en bøde, uanset om billedet af føreren er brugbart eller ej. Med udgangspunkt i 2012-tallene vil det betyde, at man i knap 32.000 tilfælde vil udsende en fartbøde, selv om billedmateriale ikke er godt nok til at afgøre, hvem der var fø-

rer. Det betyder med andre ord, at ejeren (brugeren) i knap 32.000 tilfælde (125.000 efter en firedobling af antallet af ATK-vogne) må bøde for, at politiets kameramateriel ikke er godt nok til, at samme ejer (bruger) får en reel mulighed for at konstatere, hvem der var fører på gerningstidspunktet.

Rådet for Sikker Trafik anfører, at da forslaget vil betyde, at langt færre sager må henlægges som følge af fotoets kvalitet, vil opdagelsesrisikoen være højere, hvilket er godt for trafikikkerheden. Betinget objektivt ansvar vil samtidig betyde, at en meget stor del af de bilister, der bevidst forsøger at unddrage sig hastighedsbøder i ATK (f.eks. ved at køre med solskærmen slået ned eller lignende), fremadrettet vil kunne stilles til ansvar. Det forhold, at man som ejer (bruger) af et køretøj kan undgå at blive påført straf, hvis man ved, hvem der kørte bilen, og denne erkender det, synes i al væsentlighed at eliminere de retssikkerhedsmæssige betænkeligheder, der eventuelt ville kunne fremføres mod forslaget. I langt de fleste tilfælde vil føreren i disse situationer være et familiemedlem, en god bekendt eller en medarbejder i et firma, og sandsynligheden for, at denne over for ejeren vil nægte af have kørt bilen, forekommer ret beset meget lille.

Objektivt strafansvar er grundlæggende karakteriseret ved, at straf pålægges, uden at det nærmere skal konstateres, hvem der begik den strafbare handling, jf. herved også pkt. 4.3.4.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Det er således med den foreslåede ordning ikke afgørende, at der kan fremlægges et billede, som entydigt dokumenterer, hvem der førte køretøjet på gerningstidspunktet. Politiet vil derfor som udgangspunkt ikke have behov for at danne billedet af forseelsen.

Som anført under pkt. 3.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er overtrædelser af hastighedsgrænserne konstateret ved ATK – modsat forseelser konstateret ved andre hastighedskontroller – kendetegnet ved, at køretøjet ikke straks bringes til standsning, hvorefter forseelsen umiddelbart foreholde føreren. Det er vigtigt, at trafikanter generelt oplever, at hastighedsovertrædelser sanktioneres konsekvent og hurtigt uanset overtrædelsens størrelse. Dette gælder også for trafikanterne i de ca. 85 pct. af ATK-sagerne, der vedrører kørsler med hastighedsoverskridelser på højst 30 pct. Dertil kommer, at ca. 11-12 pct. af samtlige ATK-billeder i 2011 og 2012 ikke kunne anvendes på grund af billedets kvalitet (f.eks. i tilfælde, hvor førerens ansigt ikke var tydeligt på grund af en nedslået solskærm, eller hvor føreren anvender hovedbeklædning eller har ansigtet drejet), uanset at nummerpladen var læsbar. Trafikanter i denne kategori har hidtil ikke oplevet, at deres hastighedsovertrædelse blev sanktioneret.

Erfaringsmæssigt udpeges ejeren (brugeren) som den, der førte køretøjet, i omkring 55 pct. af sagerne om hastighedsovertrædelser konstateret med ATK, mens Rigspolitiet skønner, at føreren i 50-70 pct. af de resterende ATK-sager tilhører samme husstand som ejeren (brugeren).

Efter Justitsministeriets opfattelse bør man have for øje, at der som anført ovenfor i en ganske betydelig del af sagerne netop er tale om, at ejeren rent faktisk selv førte køretøjet, eller at føreren af køretøjet er i nærmeste familie med køretøjets ejer (dvs. ejerens ægtefælle, samlever eller børn). På baggrund af de ovennævnte erfaringer og Rigspolitiets skøn lægger Justitsministeriet til grund, at ejeren (brugeren) i de omfattede sager enten selv er skyldig i hastighedsforseelsen eller har en let adgang til at udpege og anmode føreren om at erkende i en ganske betydelig del af sagerne.

Samtidig vil ansvarssubjektet efter en ordning med betinget objektivt ansvar – dvs. i første række ejeren (brugeren) – selv have indflydelse på, hvem vedkommendes motorkøretøj overlades til, og have mulighed for at instruere føreren i ikke at overtræde hastighedsgrænsen, hvilket i sig selv kan siges at have en præventiv effekt.

Det er samtidig vigtigt at have for øje, at der ved indenretlig prøvelse – ligesom i dag – vil kunne gøres indsigelser over for f.eks. målingens rigtighed. Der vil ligeledes kunne gøres indsigelser over for, at skiltningen på den målte strækning er ulovlig, eller at ATK-bilen ikke var opstillet efter forskrifterne. Sådanne indsigelser vil kunne gøres gældende af såvel den ejer (bruger), der søges straffet på objektivt grundlag, som af den fører, der erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, og – i tilfælde af brugstyveri mv. – af den, der var i uberettiget besiddelse på gerningstidspunktet.

Endvidere vil det ATK-billede, der ligger lagret i politiets it-system, i øvrigt, hvis sagen skal indbringes for retten, kunne dannes til brug for anklagerens bevisførelse. Der vil herunder – som i dag – bl.a. skulle ske sløring af passagersiden.

Endelig vil ejeren (brugeren) kunne få adgang til at se ATK-billedet, hvis han eksempelvis er i tvivl om, hvorvidt han på gerningstidspunktet har kørt på den pågældende strækning, eller i tvivl om, hvem der kan have ført køretøjet.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 3 (forslaget til færdselslovens § 118 c), og bemærkningerne hertil.

8. Førers erkendelse som betingelse for at fritage ejer fra ansvar

Advokatrådet og **Landsforeningen af Forsvarsadvokater** finder, at i de tilfælde, hvor det er åbenbart, hvem der er fører af bilen (og som hverken er ejer eller bruger), forekommer det demoraliserende og unødigt konfliktskabende, at ejeren skal betale bøden, blot fordi føreren nægter sig skyldig eller holder sig skjult.

FDM anfører, at det er faktisk forkert, at den foreslåede ordning sikrer en klar og let adgang til at undgå strafansvaret, idet ejeren (brugeren) blot pålægges byrden med at udpege den, der var fører på gerningsstedet. Føreren skal således også erkende forholdet, og erkendelsen skal tilgå politiet inden for 30 dage. Trækkes erkendelsen tilbage, eller fremkommer erkendelsen efter 31 dage, ses der bort fra denne, og man fortsætter med at straffe ejeren (brugeren). Der synes ikke at fremgå en frist for, hvornår føreren kan trække sin erkendelse tilbage. Tilbagetrækningen kan ske, efter fristen for føreren til at erkende over for politiet er udløbet. Ejeren (brugeren) har således ikke mulighed for at angive en anden fører, hvis det måtte vise sig, at man i første omgang tog fejl af førerens identitet. I den sammenhæng skal det erindres, at også ATK-billeder af ringe kvalitet, hvor førerens identitet ikke kan afgøres, fører til sigtelse og straf. Bilejeren, som låner sin bil ud, skal gøre sig klart, at hvis bilen bliver fotograferet i en ATK-kontrol, er udgangspunktet, at det er ejeren, som hæfter for bøden, og at ejeren (brugeren) inden for 30 dage skal få den pågældende, der førte bilen, til selv at erkende sin forbrydelse over for politiet. Det er stærkt bekymrende, når det må antages, at ejer (bruger), hvis vedkommende ikke selv førte køretøjet på gerningstidspunktet, ofte ikke vil besvære sig med at udpege føreren, men blot vil betale bøden.

Sammenslutningen af Taxa 4x35 bemærker, at det er bilens ejer, som pålægges bøden, også selv om ejeren er en virksomhed. Ordningen vil fratage vognmanden muligheden for at få et billede til rådighed til identifikation af føreren. Vognmandens eventuelle entydige beviser for førerens identitet vil ikke være nok, da føreren af bilen skal erkende forseelsen. Lykkes det at presse chaufføren til at erkende forseelsen, vil denne efterfølgende have tre måneder til at ændre mening, hvorefter bødeansvaret igen vil blive pålagt vognmanden.

Et betinget objektivt ansvar for ejeren (brugeren) indebærer, at det som altovervejende hovedregel ikke ved efterforskning skal konstateres, hvem der rent faktisk førte køretøjet, idet ejeren (brugeren) ifalder ansvar for

hastighedsovertrædelsen, medmindre en af ejeren (brugeren) nærmere angivet fører erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet.

Justitsministeriet har i den forbindelse fundet anledning til i pkt. 4.3.4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger at præcisere, at ejeren (brugeren) vil kunne få adgang til at se billedet, hvis han eksempelvis er i tvivl om, hvorvidt han på gerningstidspunktet har kørt på den pågældende strækning, eller er i tvivl om, hvem der kan have ført køretøjet.

Hvis ejeren (brugeren) afgiver oplysninger om føreren på gerningstidspunktet, og denne erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, er ejer (bruger) som udgangspunkt fritaget for ansvar. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at føreren trækker erkendelsen tilbage. I sådanne tilfælde bør ejer (bruger) efter Justitsministeriets opfattelse som udgangspunkt fortsat kunne pålægges strafansvaret efter den foreslåede bestemmelse om betinget objektivt bødeansvar.

Det bemærkes, at det efter omstændighederne vil kunne udgøre en overtrædelse af straffelovens § 164, stk. 1, hvis den, der (med rette) er udpeget som fører, og har erkendt kørslen – for at undgå strafansvaret for hastighedsovertrædelsen – trækker erkendelsen tilbage og i den forbindelse afgiver urigtige oplysninger til politiet med forsæt til, at f.eks. ejeren (brugeren) derved bliver sigtet, dømt eller undergivet strafferetlig retsfølge for hastighedsovertrædelsen.

Hører ejeren (brugeren) ikke yderligere fra politiet inden for tre måneder fra politiets modtagelse af en førers erkendelse, er påtalen efter den foreslåede bestemmelse om betinget objektivt bødeansvar.

Hvis ejeren (brugeren) efter en sådan påtaleopgivelse skal kunne pålægges strafansvar for hastighedsovertrædelsen, kræver det herefter enten, at opgivelsen af påtalen omgøres efter retsplejelovens regler herom (dvs. som udgangspunkt inden for to måneder fra en konkret afgørelse om påtaleopgivelse, jf. retsplejelovens § 724, stk. 2, eller fra en automatisk påtaleopgivelse efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 4), eller at der sker sigtelse for overtrædelse af de gældende regler i færdselslovens § 118, stk. 1-3. Straf efter sidstnævnte bestemmelser vil som hidtil forudsætte, at den pågældende enten selv erkender forholdet, eller at politiet kan føre bevis for, at den pågældende var fører på gerningstidspunktet, og at forseelsen var begået forsætligt eller uagtsomt. Det forudsættes, at dette vil indgå i den vejledning, som gives til ejeren (brugeren) i forbindelse med, at bødeforelægget udsendes.

Hvis der efter straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, rejses tiltale mod en person, der har trukket en erkendelse af at have været fører på gernings-tidspunktet tilbage, forudsættes det med lovforslaget, at politiet alene bør søge ejeren (brugeren) straffet for hastighedsforseelsen, hvis særlige omstændigheder gør sig gældende (f.eks. i grovere gentagelsestilfælde eller efter omstændighederne hvor det er forekommet, at ejerens (brugers) køretøj gentagne gange ved brug af ATK er registreret for hastighedsover-skridelser på højst 30 pct., og en anden først har erkendt forseelsen men siden trukket den tilbage). I hovedparten af sagerne vil færdselsforseelsen således være af så forholdsmæssig beskeden karakter, at politiet ikke bør anvende ressourcer på at efterforske denne yderligere med henblik på strafforfølgning efter færdselslovens § 118, stk. 1-3.

Det bemærkes, at ejeren (brugeren) efter omstændighederne vil kunne straffes for medvirken til overtrædelse af straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, jf. herved straffelovens § 23.

Det må antages, at straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, vil have præventiv virkning i forhold til forsøg på at omgå 3-måneders fristen i den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 4.

Justitsministeriet har i pkt. 4.3.4.4 og 4.3.4.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger fundet anledning til at præcisere en række af disse overvejelser vedrørende straffelovens § 164 mv.

Det, der er anført i lovforslaget om, at ejeren (brugeren) ofte ikke vil besvære sig med at udpege føreren, baserer sig på, at det – som anført ovenfor under pkt. 6 – i omkring 55 pct. af sagerne om hastighedsovertrædelser konstateret med ATK erfaringsmæssigt er ejeren (brugeren), der udpeges som den, der førte køretøjet, mens Rigspolitiet skønner, at føreren i 50-70 pct. af de resterende ATK-sager tilhører samme husstand som ejeren (brugeren). Dette ændrer imidlertid ikke på, at ejeren (brugeren) ikke pålægges bødeansvar, når en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg, over for politiet har erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunkt.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 3 (forslaget til færdselslovens § 118 c), og bemærkningerne hertil.

9. Ejerskifte

FDM er enig i, at det må og skal være det reelle ejerskab, der er afgørende for pålæggelse af bødeansvaret. Den nye ejers manglende omregistrering

af bilen giver allerede store problemer for den tidligere ejer i forbindelse med pålagte parkeringsafgifter og ubetalte benzinregninger mv. Det må formodes, at en køber, der bevidst undlader at omregistrere bilen, også vil udnytte dette i forbindelse med fartbøder. Det er muligt, at den sælgende part ikke kan straffes, men det ændrer ikke ved, at sælger pålægges et stort administrativt besvær i den forbindelse.

Hvis et registreret køretøj skifter ejer eller bruger, har ejeren (ved ejerskifte den nye ejer) pligt til at anmelde køretøjet til registrering af ny ejer eller bruger snarest mulig og senest tre uger efter ejer- eller brugerskiftet, medmindre køretøjet forinden afmeldes, jf. § 61 i bekendtgørelse nr. 20 af 15. januar 2013 om registrering af køretøjer mv.

Det reelle ejerforhold til et køretøj vil derfor ikke altid fremgå af Køretøjsregisteret. Som anført under pkt. 4.3.3.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger bør det reelle ejer- eller brugerforhold imidlertid være afgørende for, hvem der ifalder strafansvar. Hvis den person, der på gerningstidspunktet er registreret i Køretøjsregisteret som ejer (bruger), kan påvise, at et ændret ejer- eller brugerforhold ikke (endnu) var registreret i Køretøjsregisteret på gerningstidspunktet, skal den pågældende ikke ifalde ansvar på objektive grundlag. I disse tilfælde vil et bødeforelæg kunne pålægges den reelle ejer (bruger) af køretøjet.

10. Betinget objektive ansvar for private ”flådeejere”

ATAX anfører, at køretøjer i taxibranchen meget ofte føres af andre end ejeren, idet mange vognmænd har chauffører ansat. Den foreslåede ordning forventes at føre til et meget stort antal sager, hvor vognmanden bliver strafansvarlig for færdselslovsovertrædelser begået af en ansat chauffør. En chauffør, der har uoverensstemmelser med sin arbejdsgiver, vil kunne påføre vedkommende indtil flere bøder. Ordningen vil skabe en lang række ansættelsesretlige følgevirkninger og deraf følgende retssager, herunder om arbejdsgivers mulighed for at modregne en bøde, og arbejdsgivers mulighed for at opsiges en chauffør, der har påført arbejdsgiveren en bøde som følge af det betingede objektive ansvar. Hertil kommer, at en opsagt chauffør vil kunne påføre sin arbejdsgiver utallige bøder i opsigelsesperioden, som først vil dukke op, når vedkommende er fratrukket.

Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører og Centralforeningen af Taxiforeninger finder, at private ”flådeejere” pålægges en myndighedsopgave, hvis de vil undgå at ifalde bødeansvar for hver enkelt hastighedsoverskridelse udført med virksomhedens biler og registreret ved ATK. Dette vil i praksis ofte være uproblematisk, men der vil

være tilfælde, hvor chaufføren mod ejerens viden og samtykke f.eks. har udlånt bilen, eller hvor der sker uberettiget privatkørsel i bilen. I disse tilfælde har ejeren – i modsætning til politiet – meget få muligheder for at påvise, hvem der førte køretøjet, hvis chaufføren ikke ønsker at oplyse det. Ejeren vil i den forbindelse være henvist til at bruge arbejdsmarkedslovgivningen og overenskomster. Disse retsmidler er ikke hverken udformede eller indrettede til at forfølge straffelovsovertrædelser.

Dansk Taxi Råd anfører, at ordningen vil have både økonomiske, ansættelsesretlige og adfærdsmæssige konsekvenser af negativ karakter, der bør medføre, at forslaget genovervejes. Hvis en vognmand pålægges bødeansvaret, vil dette medføre øgede omkostninger for vognmanden, hvorfor det vil være nærliggende, at vognmanden via sin ansættelsesaftale med chaufføren vil sikre sig en modregningsadgang i chaufførens lønudbetaling. Det er uafklaret, om en sådan modregningsadgang er lovlig, og der kan således opstå en række ansættelsesretlige sager i forlængelse af en gennemførelse af ordningen. Det er Rådets erfaring, at bøder og klip i kørekortet har en præventiv effekt over for erhvervets chauffører. Den præventive effekt vil mindskes, da det vil være økonomisk konsekvensfrit for chauffører at køre for stærkt, så længe fartgrænsen ikke overskrides med mere end 30 pct.

Den Danske Dommerforening forventer, at spørgsmålet om, hvorvidt ejeren efter at have betalt bøden kan søge regres hos den fører, der har begået overtrædelser, vil få stor praktisk betydning. Det må antages, at en fysisk eller juridisk person, der er blevet pålagt et bødeansvar, normalt ikke kan kræve bøden refunderet af andre, herunder heller ikke af den, der har begået overtrædelser. Spørgsmålet er imidlertid, om der i givet fald bør gælde noget andet her.

DI Transport, Bilbranchen og ATL anfører, at en taxivognmand, en busvognmand eller en vognmand inden for vejgodstransport kan ende med at skulle betale bøden, hvis en medarbejder nægter at erkende at have ført køretøjet, f.eks. hvis medarbejderen ikke længere er ansat.

FDM finder det stærkt bekymrende, at Justitsministeriet er bevidst om risikoen ved, at virksomheder fremover vil opfordre medarbejdere, der kører i firmavejet bil, til at ”køre til klip-grænsen”. Justitsministeriet kalkulerer således med, at hvis firmaet hæfter for fartovertrædelser, som medarbejderne begår i biler indregistreret til firmaet, vil der være en reel risiko for, at samme firma opfordrer medarbejdere til at foretage sådanne hastigheds-overtrædelser. Denne reelle risiko vil modvirke den præventive effekt, der søges opnået, og vil forringe trafikikkerheden. Det undrer, at det anføres,

at forslaget ikke har økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet og administrative konsekvenser for borgerne. Straffes man for en forseelse, man ikke har begået, uanset om man er fysisk eller juridisk person, har dette utvivlsomt økonomiske konsekvenser. Skal man som ejer (bruger) opklare, hvem der var fører, indberette dette til politiet, sikre sig at fører erkender forholdet og generelt udføre politimæssig opklaringsarbejde, har det utvivlsomt administrative konsekvenser.

Sammenslutningen af Taxa 4x35 anfører, at det vil være økonomisk konsekvensfrit for chauffører at køre for stærkt, så længe fartgrænsen ikke overskrides med mere end 30 pct. Dermed fjerner ordningen det økonomiske incitament for chaufføren til at overholde gældende lov.

Med regeringens beslutning om en firedobling af antallet af ATK-vogne som led i trafikikkerhedspakken fra august 2012 øges kontrolindsatsen over for hastighedsovertrædelser markant, hvilket efter Justitsministeriets opfattelse på sigt må forventes at medføre en præventiv effekt. Samtidig må antallet af hastighedsovertrædelser konstateret ved ATK alt andet lige antages at stige betragteligt i takt med, at de ekstra ATK-vogne tages i brug.

Som anført under pkt. 4.3.4.6 i lovforslagets almindelige bemærkninger vil den foreslåede ordning have den gavnlige virkning, at der vil være et ansvarssubjekt i de ATK-sager med en hastighedsoverskridelse på højst 30 pct., som i dag henlægges, fordi billedet er uanvendeligt til trods for, at nummerpladen er læselig, med det resultat, at ingen straffes for hastighedsoverskridelsen. Det er dermed en potentiel stor mængde af hastighedsovertrædelser, der på denne baggrund fremadrettet vil blive konsekvent og hurtigt sanktioneret. Dette forventes også at kunne styrke den præventive effekt af brugen af ATK.

Som anført under pkt. 4.3.3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, vil ansvarssubjektet efter en ordning med betinget objektivi ansvar – dvs. i første række ejeren (brugeren) – selv have indflydelse på, hvem vedkommendes motorkøretøj overlades til, og have mulighed for at instruere føreren i ikke at overtræde hastighedsgrænsen, hvilket i sig selv kan siges at have en præventiv effekt. Dette gælder desto mere i situationer, hvor der er et ansættelsesmæssigt forhold mellem ejer (bruger) og føreren af køretøjet på gerningstidspunktet, idet ejer (bruger) i disse situationer kan gøre brug af sine ansættelsesmæssige instruktionsbeføjelser.

Flådeejere og andre virksomheder har samtidig mulighed for at indrette sig således, at det kan have en økonomisk og/eller ansættelsesmæssig konsekvens for den chauffør, der ikke overholder hastighedsbegrænsningerne

med den virkning, at arbejdsgiveren på objektivet grundlag pålægges en bøde. Hertil kommer, at den foreslåede ordning – som nævnt under pkt. 4.3.3.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger – vil kunne give anledning til, at virksomheder drøfter god trafikultur med medarbejderne. Dette er særligt vigtigt i virksomheder, hvis ansatte befinder sig mange timer på vejen som led i deres daglige virke.

Som anført i pkt. 4.3.4.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger er Justitsministeriet opmærksom på, at ordningen vil kunne skabe et incitament for virksomheder til at opfordre medarbejdere til at ”køre til klipgrænsen”, idet bøden derved blot vil blive pålagt arbejdsgiveren. I tilknytning hertil bemærkes, at hvis en arbejdsgiver tilskynder sine ansatte til at overtræde lovgivningen, vil dette efter omstændighederne kunne straffes som medvirken, jf. herved straffelovens § 23.

11. Udlejnings-, leasing- og udlånsbiler mv.

Bilbranchen peger på, at autoforhandlere, som stiller udlejningsbiler til rådighed eller udlejer disse til kunder, hvis bil er på værksted, ved den foreslåede ordning vil blive påført betydelige administrative byrder, hvis forhandleren efterfølgende skal kontakte kunden og få denne til at erkende at have været fører. Det antages, at autoforhandlere i mange tilfælde vil blive pålagt bødeansvaret. Autoforhandleren forventes også at ville blive straffet for hastighedsovertrædelser begået af kunder, der har lånt en bil til afprøvning. I forbindelse med introduktion af nye bilmodeller kan der ofte være tale om et stort antal prøvekursler inden for kort tid. Hvis forslaget gennemføres, vil forhandleren være nødsaget til at indføre administrative procedurer til registrering af kunder i tilfælde, hvor kørslen ikke sker på prøveskilte, men i indregistrerede biler.

Camping Branchen anfører, at forslaget kan udgøre et problem ved udlejning af f.eks. autocampere uden fører. Det foreslås at friholde køretøjer, hvor det fremgår af registreringsattesten, at anvendelsen er udlejning uden fører. Udlejningsvirksomhederne vil gerne være behjælpelige med at videregive oplysninger om lejer. Udlejer kan dog ikke være sikker på, at det er lejer, som er fører af køretøjet, da der ofte kan være påført flere mulige førere. Derfor kan udlejer ikke stå inde for, at en af disse vil påtage sig føreransvaret. Det må være naturligt, at lejer overtager det betingede objektive ansvar, hvis det ikke er muligt at udpege en anden som fører.

Danmarks Automobil Forhandler Forening finder – på linje med **Danske Biludlejere** og **Sammenslutningen af Taxa 4x35** – at den foreslåede ordning er uhensigtsmæssig. Biludlejere og bilforhandlere, der anvender

faste prøveskilte, vil blive pålagt bøder for overtrædelser begået af billejere og kunder, der afprøver et køretøj med henblik på køb. Derfor bør ejeren (brugeren) af køretøjer ikke pålægges ansvar, hvis denne dokumenterer, at køretøjet var udlejet/udlånt til prøvekørsel på tidspunktet for lovovertrædelser og samtidig kan dokumentere identiteten af lejer/afprøver.

Håndværksrådet anfører, at privatpersoner, som udlåner en bil til en ven eller et familiemedlem, har et forhåndskendskab til den pågældende og en mulighed for at bestemme over vedkommende. Også en arbejdsgiver har instruktionsbeføjelser og indsigt i og indflydelse på medarbejderens trafikultur eller almindelige ansvarlighed. Når en lånebil tilbydes til et autoværkstedes kunder, har værkstedet intet forhåndskendskab og ingen instruktionsbeføjelse over for kunden. Værkstedet har desuden ingen mulighed for at kende den faktiske førers identitet, hvis en hastighedsoverskridelse finder sted med den pågældende bil. Det er på den baggrund overordentlig vidtgående og klart urimeligt at udstrække den nye regel til også at gælde for autoværksteder, som udlåner eller udlejer biler i forbindelse med udførelse af autoreparationer. Når låne bilen tilbageleveres efter udlån, så ved værkstedet – og muligvis kunden – endnu ikke, at den pågældende bil er registreret for en hastighedsoverskridelse, hvorfor der ikke kan foretages et tilbagehold i depositum. Værkstedet skal fremføre et krav over for kunden, som i værste fald skal gennemføres og inddrives ved advokatbistand og gennem retten. Værkstedet står uden de bevismuligheder, som politiet har, og uden de inddrivelsesmuligheder, som offentlige myndigheder råder over. Mindre virksomheder har ikke administrativt personale til at varetage disse ekstra opgaver.

FDM anfører, at det er muligt, at det forhold, at et udlejningsfirma vil kunne straffes for deres kunders hastighedsovertrædelser, kan reguleres i kontrakten mellem udlejningsfirmaet og lejeren. Erfaringer med f.eks. p-afgifter viser, at biludlejningsfirmaer vil betale bøden for efterfølgende at opkræve bøden fra lejer tillagt et ikke-undseeligt administrationsgebyr, hvilket vil medføre en øget økonomisk udgift for lejer. Hvis man som lejer er utilfreds med bøden og ønsker denne prøvet ved domstolene, kan dette ikke lade sig gøre, da bøden typisk allerede er betalt af udlejningsselskabet, når man som lejer bliver bekendt med bødens eksistens. Lejer har dermed ingen mulighed for at modsætte sig bødens berettigelse, ligesom lejer ingen mulighed har for at få yderligere oplysninger omkring omstændighederne ved hastighedsovertrædelser. Som lejer står man således i en fordyrende og retsløs tilstand.

Finans & Leasing anfører, at lovbemærkningerne bringer klarhed over, om der kan være tilfælde, hvor leasinggiver vil komme til at hæfte for leasingtagers eventuelle overtrædelser af færdselsloven. Hvis der er etableret et varigt brugsforhold som f.eks. en leasingaftale, og der er registreret en bruger i Køretøjsregisteret, bør alene denne bruger hæfte, og der bør ikke kunne gøres krav gældende mod den registrerede ejer (leasinggiver). Dette bør fremgå af selve lovteksten. Det offentlige skal ikke være bedre stillet ved inddrivelsen, blot fordi der er tale om en leasinggiver. Det vil være en urimelig skævvridning i forhold til andre finansieringskilder end leasing (f.eks. billån), idet en långiver ved et billån aldrig vil blive inddraget i betaling af køberens fartbøder mv.

Som anført under pkt. 4.3.3.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger og i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3 (den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c), indebærer den foreslåede ordning, at det som udgangspunkt er ejeren, som pålægges ansvaret for de omfattede hastigheds-overtrædelser, medmindre en anden person er registreret som bruger. I så fald pålægges brugeren som udgangspunkt ansvaret. Ordningen indebærer bl.a., at en person, som f.eks. låner sin bil ud, vil kunne straffes (med bøde) for hastighedsoverskridelser på højst 30 pct. konstateret ved ATK, mens køretøjet var udlånt, medmindre en af ejeren (brugeren) nærmere angivet person inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg, over for politiet erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet.

En leasingtager vil i almindelighed opfylde betingelserne for at skulle registreres som bruger af den leasede bil, således at ansvaret for hastighedsovertrædelser konstateret ved ATK vil kunne pålægges denne. Dette gælder dog ikke ved leasingforhold, der er af mindre end 30 dages varighed, jf. registreringsbekendtgørelsens § 41 og pkt. 2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Derimod vil biludlejningsvirksomheder og delebilorganisationer på objektivt grundlag kunne pålægges bøden for hastighedsovertrædelser begået med lejede køretøj (hvis ikke en udpeget fører erkender at have ført køretøjet). Det er i den forbindelse i pkt. 4.3.4.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger fremhævet, at dette forhold imidlertid vil kunne reguleres i kontrakten mellem udlejningsfirmaet eller organisationen og lejeren. Dette adskiller sig efter Justitsministeriets opfattelse ikke fra, hvad der f.eks. gør sig gældende med parkeringsafgifter, som er pålagt, mens køretøjet var i lejerens besiddelse.

I forhold til det, der er anført om, at udlejer eller udlåner typisk ikke vil have mulighed for at inddrive bøden hos kunden, eventuelt ved tilbageholdelse i depositum, idet kundeforholdet typisk vil være ophørt, når ejer (bruger) modtager bødeforelægget, bemærkes, at der som led i gennemførelsen af en ny ordning udvikles et nyt it-system til behandling af ATK-sager. Med et nyt it-system vil arbejdsgangen i hovedparten af sagerne kunne begrænses til én interaktion, hvor borgeren erkender og betaler samtidig, og hvor disse oplysninger automatisk opdateres i systemerne. I et sådant nyt system forventes der etableret et selvbetjeningsmodul, der kan håndtere udpeging af fører, førerens erkendelse og betaling. Derudover forventes al postudveksling med borgerne om de omfattede sager digitaliseret. Der henvises i øvrigt til pkt. 4.3.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvor de fremtidige sagsgange er nærmere beskrevet.

Det er på den baggrund Justitsministeriets opfattelse, at der vil gå væsentlig kortere tid, end det er tilfældet for ejer i dag, førend ejer (bruger) modtager en henvendelse fra politiet om en ved ATK registreret hastigheds-overtrædelse begået af ejeren (brugerens) køretøj. Virksomheder, der udlejer/udlåner køretøjer, vil samtidig kunne regulere udlejnings/udlåningsforholdet, således at virksomheden kan inddrive bøden, selv i de tilfælde, hvor politiets henvendelse om den registrerede hastigheds-overtrædelse måtte blive modtaget af ejeren (brugeren) efter endt udlejning/udlåning.

Virksomheder har desuden mulighed for at registrere oplysninger om den fører, som et køretøj udlejes/udlånes til, og i hvilket tidsrum køretøjet har været udlejet/udlånt, således at rette fører kan identificeres efterfølgende. Det bemærkes, at oplysninger om tid og sted for ATK-registreringen af det pågældende køretøj anføres i politiets henvendelse til ejeren (brugeren).

Når det gælder lejerens mulighed for at gøre indsigelser over for udlejerens krav på at få refunderet udgifter til en afholdt bøde, bemærkes det, at det efter Justitsministeriets opfattelse må anses for naturligt, at udlejeren gør lejerens opmærksom på den pålagte bøde, inden den vedtages, og at dette også bør være en del af eventuelle kontraktvilkår herom. Udlejers krav over for lejer vil i øvrigt i sidste ende skulle gøres gældende ved et civil søgsmål, hvor kravet vil skulle godtgøres i overensstemmelse med de almindelige principper for bevisbyrde mv.

12. Oplysningspligten efter færdselslovens § 65, stk. 1

Advokatrådet og Landsforeningen af Forsvarsadvokater finder – ligesom DI Transport, Bilbranchen og ATL – at den bødetakst, der gælder

for tilsidesættelse af oplysningspligten efter færdselslovens § 65, stk. 1, må anses for tilstrækkeligt til i videst muligt omfang at finde frem til føreren. Den foreslåede ordning kan ikke umiddelbart betragtes som en skærpelse af oplysningspligten efter § 65. Den helt væsentlige forskel er, at en bøde for overtrædelse af oplysningspligten efter § 65 netop ikke er en bøde for en anden persons forseelse, men alene for egen undladelse.

Dansk Taxi Råd anbefaler, at ejeren af et køretøj friholdes for det betinget objektive bødeansvar, såfremt ejeren inden for 30 dage har sandsynliggjort, hvem der var fører af køretøjet ved hastighedsovertrædelsen. Dette vil for taxivognmandens vedkommende være muligt via den lovpligtige kørebog samt eventuelt printudskrift fra taxiens taxameter.

Danske Biludlejere foreslår, at forslaget til ny § 118 c tilføjes et stykke, der tillader udlejningsselskaber at oplyse over for politiet, hvem der har ført køretøjet på det pågældende tidspunkt, således at politiet kan foretage opkrævning af bøden hos vedkommende.

Sammenslutningen af Taxa 4x35 anbefaler, at det fortsat skal være førerens ansvar at overholde færdselsloven og myndighedernes opgave at løfte bevisbyrden for eventuelle lovovertrædelser, eventuelt med et skærpet (oplysnings-)krav til ejeren om at anvise, hvem der har ført bilen.

Som anført i pkt. 4.3.3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger indeholder lovgivningen allerede i dag regler om strafansvar for ejeren af et køretøj, som er benyttet af en anden i forbindelse med f.eks. en ATK-lovovertrædelse. Ejeren (brugeren) kan således i dag straffes med bøde, hvis ejeren (brugeren) ikke oplyser identiteten på den, der som fører kørte for stærkt, jf. oplysningspligten i færdselslovens § 65, stk. 1. En ordning med betinget objektivt ansvar kan således efter Justitsministeriets opfattelse i et vist omfang betragtes som en form for skærpelse af det afledte bødeansvar, der følger af denne oplysningspligt, hvorefter ejeren (brugeren) – ligesom ved et betinget objektivt ansvar – pålægges byrden for at udpege vedkommende fører, hvis ejeren (brugeren) vil undgå bødeansvaret.

Samtidig vil ansvarssubjektet efter en ordning med betinget objektivt ansvar – dvs. i første række ejeren (brugeren) – selv have indflydelse på, hvem vedkommendes motorkøretøj overlades til, og have mulighed for at instruere føreren i ikke at overtræde hastighedsgrænsen, hvilket i sig selv kan siges at have en præventiv effekt, såvel som det professionelle udlejnings/udlånsforhold kan kontraktligt reguleres.

Som anført i pkt. 4.3.3.6. i lovforslagets almindelige bemærkninger har Justitsministeriet desuden overvejet, om ejeren (brugeren) til politiet blot skal oplyse, hvem ejeren (brugeren) formoder føreren på gerningstidspunktet var, med henblik på at politiet herefter skal undersøge dette nærmere og således, at ejer (bruger) ikke straffes, hvis den pågældende formodede fører kan sigtes for forseelsen.

En sådan udformning af ordningen vil imidlertid samlet set ikke indebære en nævneværdig lettelse af administrationen af ATK-området. Det skyldes bl.a., at ordningen vil indebære, at der vil være behov for at iværksætte yderligere efterforskning i et stort antal sager. Desuden må det antages, at ejerens (brugers) indsigelser i mange tilfælde ikke vil føre til, at en anden straffes som fører, hvorved sagen mod føreren er efterforsket forgæves, og sagen mod ejeren (brugeren) skal genoptages med yderligere sagsbehandling til følge.

13. Forseelser, der ikke rejses sigtelse for

FDM peger på, at andre færdselslovsovertrædelser, som ATK-billederne kan udgøre bevis for (såsom kørsel uden sikkerhedssele eller overtrædelse af reglerne om håndholdt mobiltelefon eller overtrædelse af hastighedsgrænserne med påhængsvogn), omregnet til 2015-tal vil udgøre 10.400 lovovertrædelser, der ikke vil blive rejst sigtelse for som følge af den gennemgribende automatisering. Baseret på bødetakstens størrelse er der tale om forseelser, der er langt alvorligere end f.eks. en hastighedsoverskridelse på 5 km i timen. Benyttelse af håndholdt mobiltelefon og kørsel uden sikkerhedssele udløser således hver især bøder på 1.500 kr., hvorimod en hastighedsovertrædelse på 5 km i timen i en byzone udløser en bøde på 1.000 kr. I 2015 vil der desuden være 2.800 tilfælde af kørsel uden at have erhvervet kørekort eller kørsel i frakendelsestiden, der ikke vil blive rejst sigtelse for. Hvis man fra myndighedernes side ikke mener, at det er vigtigt at standse bilister, der kører uden kørekort, må det lægges til grund, at lovforslaget ikke handler om trafiksikkerhed, men udelukkende om indtægter til staten.

Justitsministeriet er enig i, at det er vigtigt at standse bilister, der kører uden kørekort, samt at alle færdselslovsovertrædelser i udgangspunktet retsforfølges, i det omfang som politiet inden for sine ressourcemæssige rammer kan registrere og efterforske dem.

I lyset af det ressourceforbrug der vil være forbundet med at gennemføre en manuel gennemgang af alle ATK-billeder, finder Justitsministeriet imidlertid ikke, at der med den foreslåede ordning er behov for, at der ru-

tinemæssigt skal foretages en sådan manuel gennemgang ved hastigheds-overtrædelser, som ikke er klip-, frakendelses- eller kørselsforbudsudløsende, jf. pkt. 4.3.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Der lægges herved vægt på, at sådanne færdselslovsovertrædelser i dag konstateres i ca. 1 pct. af alle de ATK-sager, hvor der sker egentlig sagsbehandling.

Justitsministeriet har samtidig fundet anledning til at præcisere i pkt. 4.3.5 i lovforslaget almindelige bemærkninger, at den foreslåede ordning med en højere grad af automatiseret og forenklet sagsgang ikke udelukker, at det ud fra en konkret politifaglig vurdering kan besluttes – f.eks. stikprøvevis eller som led i en kampagneindsats – at gennemgå ATK-billederne med henblik på at identificere overtrædelser af bl.a. reglerne om selebrug og håndholdt mobiltelefon eller overtrædelser af hastighedsgrænserne med påhængsvogn. Dannes ATK-billederne i øvrigt på andet grundlag, herunder på ejerens (brugerens) foranledning eller forud for, at politiet inden sagen indbringes for retten, vil politiet endvidere kunne anvende fotomaterialet fra ATK-kontroller til nærmere efterforskning af andre lovovertrædelser og til eventuel bevis herfor.

I forhold til kørsel uden at have erhvervet kørekort eller kørsel i frakendelsestiden skal Justitsministeriet bemærke, at kontrol af sådanne sager ikke først og fremmest sker ved hjælp af ATK. Som nævnt i pkt. 4.1.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger har Rigspolitiet således oplyst, at sådanne forseelser alene er konstateret i ca. 700 af samtlige ATK-sager i 2012. Dette skal ses i sammenhæng med, at Rigspolitiet supplerende har oplyst, at der i 2012 blev foretaget godt 12.500 anmeldelser for kørsel uden førerret til motorkøretøj og godt 6.500 anmeldelser for kørsel i frakendelsestiden (motorkøretøj/stor knallert).

14. Effektivisering

Danske Biludlejere har forståelse for de problemer, det kan indebære administrativt for politiet at håndhæve og indkræve fartbøder, men man kommer ud på en glidebane, hvis lovovertrædelser udført af en enkelt borger opkræves hos andre borgere for at lette det ”administrative” besvær.

DTU Transport finder, at der er en generel sammenhæng mellem trafikanters oplevede sandsynlighed for at blive kontrolleret og deres tilbøjelighed til regelefterlevelse. Med regeringens beslutning om en firedobling af antallet af ATK-vogne vil kontroltrykket på hastighedsforseelser stige, og med den foreslåede effektivisering af sagsgangen vil dette forventeligt have en betydelig positiv effekt på trafiksikkerheden.

FDM mener, at det grundlæggende ikke bør være således, at hensynet til en let sagsbehandling hos politiet vægtes højere end borgernes retssikkerhed. Det er svært ikke at se forslaget i forlængelse af beslutningen om at firedoble antallet af ATK vogne og Finansministeriets store forventninger til forrentning af investeringen i form af mangedobling af bødeindtægterne.

Rådet for Sikker Trafik finder, at det er vigtigt, at politiets ressourcer anvendes mest effektivt i forhold til den samlede indsats. Betinget, objektivt strafansvar vil bidrage til dette, da det vil frigøre væsentlige ressourcer i sagsbehandlingen af ATK-sager.

ATK har vist sig at være et fleksibelt redskab for politiet, når det handler om – som led i den samlede indsats over for trafikanter, som ikke overholder hastighedsgrænserne – effektivt at kunne foretage hastighedskontrol. Som led i trafiksikkerhedspakken fra august 2012 har regeringen – for at styrke kontrollen og derved forbedre færdselssikkerheden – bl.a. besluttet at udvide antallet af ATK-biler fra 26 til ca. 100. Det forventes, at de yderligere ATK-biler kan tages i anvendelse inden udgangen af 2014. Firedoblingen af antallet af ATK-biler betyder, at politiet i hele landet får langt bedre mulighed for at sætte ind med fartkontroller på de strækninger, hvor der er et færdselsmæssigt behov.

I tilknytning hertil er der behov for at sikre, at ATK fortsat af befolkningen opfattes som et effektivt redskab i indsatsen mod hastighedsovertrædelser. Hvis det bliver den almindelige oplevelse, at en konstateret hastigheds-overtrædelse ikke strafforfølges, eller at sagerne ikke ekspederes med den fornødne hurtighed, kan dette have en negativ indvirkning på færdselssikkerheden. Det har således stor betydning for færdselssikkerheden, at det sikres, at det nuværende ”kontroltryk” bevares, også efter at der i den kommende tid sker en markant udvidelse af antallet af ATK-vogne. Det er på denne baggrund, at der med lovforslaget foreslås indført en særlig form for betinget objektivt strafansvar for ejeren (brugeren) af et køretøj i alle sager om overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne i færdselsloven konstateret ved ATK, hvor der ikke er spørgsmål om klip i kørekortet, frakendelse af førerretten eller kørselsforbud (dvs. hvor hastighedsoverskridelsen er på højst 30 pct., og hvor sanktionen således alene består i en bøde).

15. Administrative og økonomiske konsekvenser

Håndværksrådet anfører, at gennemførelsen af den nye objektive regel vil pålægge bl.a. autoværksteder en uforholdsmæssig stor administrativ byrde og økonomisk risiko. Autoværksteders services vedrørende lånebil-

sordninger til kunder kan blive belastet af det foreslåede nye betingede objektive ansvar i en grad, så det fratager værkstederne incitamentet til fortsat at tilbyde en sådan service, hvilket i sidste ende vil ramme forbrugerne.

Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører og Centralforeningen af Taxiforeninger finder det ukorrekt, at forslaget ikke vil medføre øgede administrative omkostninger for erhvervslivet. Grundet områdets kompleksitet kan organisationerne dog ikke på foreliggende grundlag skønne, hvor store disse ekstra administrative omkostninger er. Virksomhederne vil som følge af den foreslåede ordning blive pålagt at udføre en myndighedsudøvelse, der normalt er forbeholdt politiet. Det er én ting at udøve arbejdsgiverbeføjelser. Det er noget ganske andet, at arbejdsgiveren skal udføre strafforfølgningsskridt mod sine ansatte, hvilket kan føre til konflikter, der er ganske irrelevante og skadelige i forhold til almindelig virksomhedsdrift.

DI Transport, Bilbranchen og ATL finder det ligeledes ukorrekt, at lovforslaget ikke har økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Sammenslutningen af Taxa 4x35 vurderer, at den foreslåede ordning vil påføre vognmænd økonomiske tab og tvinge vognmanden ud i situationer, hvor en chauffør uden bevis presses til at påtage sig et bødeansvar. Lovændringen vil derfor medføre en række økonomiske og adfærdsmæssige konsekvenser, som i sidste ende vil gå ud over vognmanden og den generelle færdselssikkerhed.

De mulige administrative konsekvenser, som der er peget på, kan alene komme på tale for virksomheder mv., hvis medarbejdere overtræder hastighedsgrænserne. Det bemærkes i den forbindelse, at den foreslåede ordning må antages at kunne øge en ejers (brugers) bevidsthed om vigtigheden af, at en fører, der anvender motorkøretøjer, overholder hastighedsgrænserne. Dette kan give anledning til drøftelse af god trafikultur både i familier og private relationer samt på arbejdspladser. Virksomheder vil på objektivt grundlag blive pålagt bøden for hastighedsovertrædelser omfattet af forslaget, begået af deres medarbejdere (hvis ikke en udpeget fører erkender at have ført køretøjet). Som anført i pkt. 4.3.4.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger vil dette forhold imidlertid kunne reguleres i kontrakten mellem udlejningsfirmaet eller organisationen og lejeren. Dette adskiller sig efter Justitsministeriets opfattelse ikke fra, hvad der f.eks. gør sig gældende med parkeringsafgifter, som er pålagt, mens køretøjet var i en medarbejders besiddelse.

Sammenfattende finder Justitsministeriet ikke anledning til en ændret vurdering af lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser.

16. Øvrige bemærkninger

Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører og Centralforeningen af Taxiforeninger savner bemærkninger om, hvordan man har tænkt sig at håndtere overtrædelser foretaget af køretøjet registreret i udlandet. Hvis politiet ikke kan strafforfølge ATK-konstaterede overtrædelser, vil forslaget yderligere svække dansk konkurrenceevne.

DI Transport, Bilbranchen og ATL finder det bemærkelsesværdigt, at hverken Norge, Sverige, Finland, Storbritannien eller Tyskland har lignende regler om betinget objektivet ansvar. Dermed pålægges transportbranchen og bilbranchen med forslaget en administrativ omkostning, som forringer konkurrenceevnen.

Det foreslåede betingede objektive ansvar for ejeren (brugeren) for hastighedsoverskridelser på højst 30 pct. vil også gælde, hvis der i Danmark begås hastighedsovertrædelser med køretøjer registreret i udlandet. Der lægges i øvrigt ikke med lovforslaget op til at ændre på, hvordan hastighedsforseelser begået med køretøjer indregistreret i udlandet søges straf-fuldbyrdet.

FDM udtrykker bekymring over, at Justitsministeriet ser bort fra, at der i det langt overvejende flertal af de undersøgte lande (fem ud af syv) gælder en retstilstand, der er identisk med den nuværende i Danmark, hvor kun føreren kan straffes for en forseelse, som denne har begået.

Justitsministeriet har til brug for udarbejdelsen af lovforslaget indhentet oplysninger om ansvarsgrundlaget i sager om hastighedsovertrædelser fra en række lande, jf. pkt. 4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Formålet hermed har været at afdække retstilstanden i lande, som Danmark typisk sammenligner sig med. På baggrund af de modtagne oplysninger, har Justitsministeriet konstateret, at enkelte andre lande har indført et ansvarsgrundlag, hvorefter ejerens ansvar for færdselslovsovertrædelser begået med den pågældendes motorkøretøj er skærpet. Justitsministeriet er imidlertid som anført i pkt. 4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger opmærksom på, at i Norge, Sverige, Finland, Tyskland og Storbritannien kan alene føreren på gerningstidspunktet straffes for en hastighedsforseelse.

Rådet for Sikker Trafik bemærker, at en øget anvendelse af gule tavler med teksten ”Fartkontrol” også vil være en hjælp til bilisterne i forhold til at undgå hastighedsoverskridelser og dermed forbedre trafiksikkerheden ved vejarbejder. Rådet anbefaler endvidere, at der gennemføres en målrettet kommunikationsindsats, der sikrer trafikanterne information om de gennemførte ændringer.

Det vil fremadrettet være en del af politiets strategi på ATK-området, at hastighedskontrollen både skal kunne være meget synlig og offentliggjort inden indsatsens start, f.eks. ved skiltning, i medierne, herunder de sociale medier, og/eller som led i eller opfølgning på en kampagne. Hastighedskontrollen skal også kunne være mindre synlig. Som udgangspunkt vil det være den enkelte politikreds, som træffer beslutning herom.

Vestre Landsret bemærker, at det kunne overvejes at tydeliggøre i lovforslagets titel, at der er tale om et forslag om indførelse af et betinget objektivi strafansvar.

Justitsministeriet finder i lyset af formuleringen af lovforslagets § 1, nr. 3 (forslaget til færdselslovens § 118 c) og lovforslagets bemærkninger ikke, at der er tvivl om, at det betingede objektive ansvar, der foreslås med lovforslaget, er et strafansvar (bødeansvar) og ikke f.eks. et erstatningsansvar. Justitsministeriet finder derfor samlet set ikke, at der er behov for en yderligere præcisering i lovforslagets undertitel.

III. Lovforslaget

Der er foretaget visse ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, der har været sendt i høring.

- *Lovforslaget indeholder nu under pkt. 4.3.4.1 en beskrivelse af, at ejeren (brugeren) modtager en vejledning om:*
 - *indsigelsesmuligheder;*
 - *hvorledes en fører skal udpeges;*
 - *hvordan føreren afgiver sin erkendelse;*
 - *regler om påtaleopgivelse samt eventuelt omgørelse heraf, herunder med angivelse af fristerne herfor;*
 - *reglerne om domstolsbehandling uden retsmøde i medfør af retspleje-lovens regler herom;*
- *Endvidere er det i bemærkningerne under pkt. 4.3.4.2 nu indføjet, at ejeren (brugeren) vil kunne få adgang til at se det ATK-billede, der ligger lagret i it-systemet, og som lå til grund for udsendelsen*

af bødeforelægget til ejeren (brugeren), hvis han eksempelvis er i tvivl om, hvorvidt han på gerningstidspunktet har kørt på den pågældende strækning, eller er i tvivl om, hvem der kan have ført køretøjet.

- Herudover er det indføjet, at det – hvis ejeren (brugeren) ikke vedtager bødeforelægget – ligesom i dag vil være anklagemyndigheden, der skal tage skridt til at indlevere anklageskrift til retten med henblik på indenretlig prøvelse af sagen. Det påhviler således fortsat anklagemyndigheden – og ikke borgeren – i givet fald at følge op på manglende reaktion eller indsigelser fra ejerens (brugers) side, hvis forholdet skal retsforfølges.
- Der er i lovforslagets § 1, nr. 2 og § 1, nr. 4 (den foreslåede indførelse af et nyt stykke 5 i færdselslovens § 118 og den foreslåede tilføjelse til bestemmelsen i § 125, stk. 1, nr. 3) foretaget en lovteknisk ændring med henblik på at tydeliggøre, at bestemmelserne finder anvendelse på steder, hvor hastighedsgrænsen er midlertidigt fastsat i forbindelse med vejarbejder eller arbejde af tilsvarende karakter på eller ved vejen, uanset om hastighedsgrænsen er fastsat i medfør af færdselslovens § 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning.
- I lovforslagets § 1, nr. 3 (den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 1), er der foretaget en lovteknisk ændring, idet der nu henvises til overtrædelser af færdselslovens §§ 42 og 43.
- I lovforslagets § 1, nr. 3 (den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 5) er der foretaget en lovteknisk ændring, idet bestemmelsen nu henviser til, at ejeren (brugeren) af køretøjet ikke pålægges ansvar efter stk. 1, hvis en anden person ved brugstyveri, berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet. Ved ændringen tydeliggøres det, i hvilke situationer ejeren (brugeren) ikke pålægges ansvar efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 1. Ved ændringen eksemplificeres relevante formueforbrydelser samtidig med, at det tydeliggøres, at andre typer af uberettiget besiddelse af tilsvarende karakter ligeledes undtager ejeren (brugeren) af køretøjet for ansvaret efter stk. 1. Dette tydeliggør også, at andre typer af uberettiget besiddelse skal have en karakter, der ikke omfatter situationer, hvor brugen

af køretøjet (alene) overtræder rammerne for en aftale om brug, således som det står beskrevet i pkt. 4.3.3.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3 (den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 118 c, stk. 5).

- *Der er foretaget enkelte sproglige justeringer i lovforslagets § 1, nr. 2 og 3 (de foreslåede bestemmelser i færdselslovens § 118, stk. 5, og § 118 c).*